

WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU

Rapport over het bemanningsprobleem in de Belgische
Zeevisserij

Studie uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Landbouw.
Dienst voor de Zeevisserij (jan. / febr. 1972)

INHOUDSOPGAVE

<u>Inleiding</u>	blz. 2
<u>Deel I : De houding van de reders t.o.v. het bemanningsprobleem</u>	5
Hoofdstuk I : De motieven waarom bepaalde reders niet gemakkelijk scheepsjongens in dienst nemen	7
Hoofdstuk II : De motieven waarom de reders in de toekomst al dan niet scheepsjongens zouden aanmonsteren	13
Hoofdstuk III : De houding van de reders t.o.v. het Fonds voor Scheepsjongens	17
<u>Deel II : De houding van de scheepsjongens t.o.v. het bemannings- probleem</u>	
Hoofdstuk I : De motieven die de scheepsjongens ertoe aanzetten het vissersberoep te kiezen	21
Hoofdstuk II : Het oordeel van de scheepsjongens over het beman- ningsprobleem	25
Hoofdstuk III : Diverse aspecten die van invloed kunnen zijn op het bemanningsprobleem	27
A. De mobiliteit van de scheepsjongens	27
B. De professionele herkomst der scheepsjongens	28
C. De houding der scheepsjongens t.o.v. het Fonds	29
<u>Besluit</u>	31
<u>Suggesties</u>	34
 <u>BIJLAGEN</u>	
a) vragenlijsten : - formulier "Reders"	36
- formulier "Scheepsjongens"	38
b) tabellarium : - tabellen "Reders"	40
- tabellen "Scheepsjongens"	54

INLEIDING

Het zeevisserijbedrijf heeft sinds jaar en dag met enkele ernstige moeilijkheden af te rekenen, waarvan het bemanningsprobleem zeker niet het minst belangrijke is. Inderdaad, het beroep van zeevisser is dermate speciaal dat men ofwel van het milieu moet zijn, ofwel werkelijk de trek naar de zee moet in zich voelen om dit beroep te kiezen en het getrouw te kunnen blijven. Daarbij dient vermeld dat het vissersberoep vrij hard is, dat de zeevisser veel arbeidsuren per jaar moet presteren en derhalve over weinig vrije tijd beschikt en tenslotte dat het een moeilijk familiaal beroep is wegens de lange afwezigheden van huis en wegens het onregelmatig gezinsinkomen.

De overheid heeft dan ook steeds begrip getoond voor de problemen in de zeevisserij en heeft ook herhaaldelijk maatregelen getroffen om de dreigende ontvolking in de zeevisserij tegen te gaan. Onder deze maatregelen zijn er enkele van meer algemene aard, zoals de vrijstelling van militaire dienstplicht voor de jonge vissers (wet van 31.8.1913) en de talrijke financiële inspanningen van de overheid tot bevordering en modernisering van het visserijonderwijs. Verder werden ook meer specifieke maatregelen ingevoerd, zoals het verplicht aan boord nemen van één scheepsjongen op schepen met minstens drie volwassenen en van twee scheepsjongens op schepen die meer dan acht volwassenen tellen (wet van 23.9.1931), alsook het invoeren van een premiestelsel waarbij de scheepsjongens 50 Fr per zeedag en de reders die scheepsjongens aan boord namen 25 Fr per zeedag ontvingen (K.B. van 1.3.1958).

Al deze maatregelen hebben een tijdelijke gunstige invloed gehad op het aanbod van jongeren voor de zeevisserij. Doch telkens bleef de draagkracht ervan beperkt tot een periode van ongeveer vijf jaar. Dat wijst erop dat de problemen niet voldoende fundamenteel werden aangepakt.

Tijdens de zestiger jaren werd het bemanningsprobleem opnieuw bijzonder scherp aanvoeld. Sinds 1959 is het aantal scheepsjongens immers jaar na jaar gedaald om in 1966 zelfs een jaargemiddelde van minder dan 100 eenheden te bereiken (1). De bevoegde overheid boog zich opnieuw over het probleem en kwam tot een voorlopige oplossing door de invoering van het Fonds voor Scheepsjongens (K.B. van 20.4.1971). Het Fonds voor Scheepsjongens trad in werking vanaf 16 augustus 1971.

In grafiek 1 wordt de evolutie van het aantal scheepsjongens over de periode 1962-72 gegeven. De grafiek toont duidelijk aan dat de terugloop van het aantal scheepsjongens, welke reeds vanaf 1959 was ingezet, blijft doorgaan tot in 1966. Na 1966 deed zich een lichte heropflakkering tot 1969 voor (jaargemiddelde 108 scheepsjongens); in 1970 werd evenwel opnieuw een afname geregistreerd. Gedurende de eerste drie maanden van 1971 werd hetzelfde niveau van 1970 bereikt, doch vanaf april 1971 werd een aanzienlijke stijging genoteerd. Opmerkelijk is vooral dat de haussebeweging die ieder jaar tijdens de zomervakantie wordt waargenomen, zich ook in het najaar van 1971 verder doorzette. Terecht rijst de vraag of en in welke mate de stijging van het aantal scheepsjongens in de tweede helft van 1971 kan verklaard worden door de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens.

De werking van het Fonds voor Scheepsjongens kan summier als volgt worden omschreven. Aan de jongeren tussen 15 en 18 jaar, die minder dan 400 zeedagen tellen, wordt door het Fonds een netto-belastbaar bedrag van 300 Fr per zeedag toegekend. De patronale bijdragen en de betaalde feestdagen dienen daarbuiten eveneens door het Fonds betaald te worden. Het Fonds voor Scheepsjongens, dat kan beschouwd worden als een suborgaan van de Raderscentrale, wordt gespijsd door bijdragen van alle

(1) Door het invoeren van een premiestelsel in 1958 (K.B. van 1.3.1958) was het aantal scheepsjongens in de periode 1958-59 sterk gestegen. Vanaf 1959 (jaargemiddelde 184 scheepsjongens) wordt evenwel een konstante daling waargenomen.

reders naar rato van hun bruto-besommingen, door het Ministerie van Landbouw en door de Provincie West-Vlaanderen. Door de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens wordt het premiestelsel dat sinds 1958 in voege was, opgeheven.

De bedoeling van onderhavige bijdrage is tweevoudig. Vooreerst zal getracht worden een beoordeling te geven over het Fonds voor Scheepsjongens, dit zowel vanuit de optiek van de reders als vanuit het standpunt van de scheepsjongens. Daarnaast zal het bemanningsprobleem in een ruimer perspectief worden geplaatst en zal gepoogd worden de houding van de reders en van de scheepsjongens ten aanzien van het rekruteringsprobleem in de zeevisserij te analyseren. Onderhavig rapport wordt dan ook in twee delen ingedeeld, waarin het standpunt van beide belangengroepen achtereenvolgens aan de orde zal komen.

De studie berust op twee enquêtes die door het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, in de maand januari 1972 gelijktijdig werden georganiseerd, respectievelijk bij de reders en bij de scheepsjongens van de Belgische Zeevisserijvloot. Op het ogenblik van de enquêtes was het Fonds voor Scheepsjongens pas vier maanden in werking, zodat de enquêtevragen die betrekking hebben op het Fonds met nodige omzichtigheid moeten geïnterpreteerd worden. Inderdaad, beide enquêtes hebben uitgewezen dat verscheidene ondervraagden niet voldoende op de hoogte waren van het Fonds voor Scheepsjongens, terwijl het standpunt van anderen vrij emotioneel geladen was.

Tenslotte dient vermeld dat alle statistische gegevens samengevat zijn in een tabellarium welke in bijlage bij het rapport is gevoegd.

DEEL I : DE HOUDING VAN DE REDERS TEN AANZIEN VAN HET BEMANNINGS-
PROBLEEM IN DE ZEEVISSERIJ

In de maand januari 1972 werd door het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, een mondelinge enquête georganiseerd bij alle reders van de Belgische zeevisserijvloot. In totaal werden 248 reders in het onderzoek betrokken. De reders die meer dan één schip in de vaart hebben, dienden de vragenlijst eveneens slechts éénmaal te beantwoorden (1). De vragenlijst bestond grosso modo uit drie gedeelten; namelijk een gedeelte in te vullen door de reders die thans scheepsjongens in dienst hebben, een gedeelte bestemd voor de reders die vroeger scheepsjongens aan boord hebben gehad en tenslotte een gedeelte dat betrekking heeft op de reders die nog nooit scheepsjongens in dienst hebben genomen. Daarnaast werden nog enkele algemene vragen gesteld die door alle ondervraagde reders dienden beantwoord te worden. Voor elk van deze drie categorieën van reders zal hun standpunt ten aanzien van het rekruteringsprobleem worden onderzocht.

Het eerste gedeelte van het werk is onderverdeeld in drie hoofdstukken. Hierin wordt achtereenvolgens onderzocht waarom sommige reders terughoudend zijn tegenover het aanwerven van scheepsjongens; waarom de ondervraagde reders in de toekomst al of geen scheepsjongens in dienst zouden nemen en tenslotte welke houding de reders aannemen ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens.

Vooraf is het evenwel interessant enkele algemene karakteristieken van de enquêtegroep op te sommen, die verder in dit werk zeker van belang zullen zijn (cfr. tabel 1) :

-
- (1) Drie reders die meerdere schepen in de vaart hebben, namen evenwel een ander standpunt in naargelang de thuishaven van hun vaartuig. Bij de statistische verwerking werden de antwoorden van deze reders uitgesplitst alsof het verschillende ondervraagden betrof. Vandaar dat het totaal aantal reders in het tabellarium op 251 komt.

- Van de 251 ondervraagde reders zijn er 87 (of 35 %) die te Oostende aanleggen, 45 (of 18 %) die Nieuwpoort als thuishaven hebben en 119 (of 47 %) die te Zeebrugge van wal steken.
- De overgrote meerderheid van de reders varen met schepen van 30 tot 70 BT of van 70 tot 120 BT (respektievelijk 38 % en 33 %). De garnaalvissers (schepen van minder dan 30 BT) vertegenwoordigen daarentegen 17 % van de enquêtegroep, terwijl de IJslandvaarders met schepen van 120 tot 400 BT en van meer dan 400 BT respektievelijk 11 % en 1 % van het totaal aantal enquêtes uitmaken (1).
- Circa één derde van de reders had op het ogenblik van de enquête één of meerdere scheepsjongens aan boord (35 %). Nagenoeg de vier vijfden van deze reders namen in het verleden ook regelmatig scheepsjongens aan boord. De reders die op het ogenblik van de enquête geen scheepsjongens in dienst hadden, kunnen in drie nagenoeg even belangrijke groepen worden onderverdeeld; namelijk de reders die nog nooit scheepsjongens aan boord hebben genomen (56 reders); zij die vroeger vrij zelden een scheepsjongen in dienst hadden (53 reder) en degenen die voorheen regelmatig één of meerdere scheepsjongens aanmonsterden (55 reders).

Verder is het interessant te weten dat de drie vierden van de reders die thans een scheepsjongen in dienst hebben, deze scheepsjongen reeds vóór 1 augustus 1971 - dus voor het invoeren van het Fonds voor Scheepsjongens - hebben aangemonsterd (cfr. tabel 2). Hier treden evenwel belangrijke verschilpunten aan het licht naargelang de thuishaven van de vaartuigen. De Oostendse reders hadden één derde van hun scheepsjongens na de invoering van het Fonds aangemonsterd. Daarentegen werd in Nieuwpoort juist het tegenovergestelde waargenomen; slechts drie scheepsjongens werden er na 1 augustus 1971 aangemonsterd. Ook worden er afwijkingen vastgesteld naargelang de tonnemaat van de vaartuigen. De schepen van 30 tot 70 BT en van 120 tot 400 BT rekruteerden in hogere mate na de invoering van het Fonds voor Scheepsjongens dan de vaartuigen met andere tonnemaat.

(1) In geval de ondervraagde reders meerdere schepen in de vaart hadden, werd de gemiddelde bruto-tonnemaat van deze schepen in aanmerking genomen.

HOOFDSTUK I : DE MOTIEVEN WAAROM BEPAALDE REDERS NIET GEMAKKELIJK SCHEEPSJONGENS IN DIENST NEMEN

Het motivatie-onderzoek krijgt uiteraard een andere klemtoon naargelang de reders op het ogenblik van de enquête al of niet scheepsjongens aan boord hadden; en van de reders die geen scheepsjongens in dienst hadden, naargelang zij in het verleden al dan niet nog scheepsjongens hebben aangemonsterd. Derhalve zal dit hoofdstuk in drie subgedeelten worden onderverdeeld; namelijk :

- de reders die thans een scheepsjongen aan boord hebben, doch vroeger vrij zelden scheepsjongens aanmonsterden;
- de reders die thans geen scheepsjongen in dienst hebben, doch die vroeger regelmatig scheepsjongens aanmonsterden;
- de reders die nog nooit scheepsjongens aan boord hebben gehad.

Er dient ook vermeld dat de reders meerdere motieven konden aanhalen, zodat het aantal opgenomen motieven steeds groter is dan het aantal ondervraagde reders.

A. De reders die thans een scheepsjongen aan boord hebben, doch vroeger zelden scheepsjongens aanmonsterden

In totaal gaat het hier om 17 reders, of circa 20 % van de ondervraagden die thans een scheepsjongen aan boord hebben. Van deze reders leggen er 9 te Oostende aan en 8 te Zeebrugge. Drie motieven komen sterk op het voorplan; namelijk bezwaren van de bemanning, onvoldoende aanbod van scheepsjongens en financiële bezwaren vanwege de reders (cfr. tabel 3). Voor de reders die te Oostende aanleggen, bezitten de drie aangehaalde redenen nagenoeg dezelfde graad van belangrijkheid. Dit is evenwel niet het geval voor de Zeebrugse reders die vooral de faktor "bezwaren van de bemanning" aanhalen. Naar de tonne-
maat van de vaartuigen bemerkt men dat op de kleinere schepen

(tot 70 BT) voornamelijk de bemanning bezwaren maakt tegen het aanmonsteren van scheepsjongens, terwijl op de grotere schepen (vanaf 120 BT) het beperkte aanbod van scheepsjongens het belangrijkste motief wordt.

Een nadere analyse van het motief "bezwaren van de bemanning" wijst uit dat deze bezwaren vooral worden veroorzaakt door de mogelijkheid van loonderving. Daarnaast wordt ook soms vermeld dat de scheepsjongen meer last dan voordeel voor de bemanning oplevert (cfr. tabel 12).

Als konklusie kan vooropgesteld worden dat de diepere oorzaak waarom de betrokken reders vroeger zelden scheepsjongens aan boord namen, in twee derden van de gevallen dient gezocht bij de reders die ofwel geen scheepsjongen meenden te vinden, ofwel terugdeinsden voor de financiële last verbonden aan het opnemen van een scheepsjongen, en in één derde van de gevallen bij de bemanning die vooral beducht was om loonderving te lijden.

B. De reders die thans geen scheepsjongen in dienst hebben,
doch vroeger nog scheepsjongen hebben aangemonsterd

Van de ondervraagde reders behoren er 108 tot deze groep. Hiervan steken er 41 te Oostende van wal, 11 te Nieuwpoort en 56 te Zeebrugge.

De aangehaalde motieven kunnen naar orde van belangrijkheid in drie categorieën worden ingedeeld; namelijk de frekvent opgegeven beweegredenen, de motieven die regelmatig worden aangehaald en de motieven die slechts sporadisch aan bod komen.

Tot de motieven die frekvent worden aangehaald, dienen de bezwaren van de bemanning en het onvoldoende aanbod van scheepsjongen vermeld (cfr. tabel 7). Tesaamen noteren zij nagenoeg de helft van het aantal vermeldingen. De

Oostendse en Zeebrugse reders beklemtonen beide motieven zeer sterk. Bij de reders uit Nieuwpoort komen deze motieven evenwel minder op de voorgrond. De uitsplitsing naar bruto-tonnemaat van de vaartuigen brengt dezelfde tendenzen aan het licht; alhoewel dient vermeld dat de garnaalschepen (minder dan 30 BT) ook nog andere motieven even frekwent of zelfs veelvuldiger aanhalen (o.m. ongunstige situatie van het bedrijf, het verloop van scheepsjongens), terwijl bij de IJslandvaarders (meer dan 120 BT) nagenoeg uitsluitend het onvoldoende aanbod van scheepsjongens wordt beklemtoond. In de overige grootteklassen (30 à 70 BT en 70 à 120 BT) behalen beide motieven het hoogste aantal vermeldingen.

De regelmatig aangehaalde motieven noteren elk circa 10 % van het aantal vermeldingen. Tot deze groep behoren het verloop van de scheepsjongens, de ongunstige situatie van het bedrijf, de bemanning die voltallig is zonder scheepsjongen, de onvoldoende prestatie van de scheepsjongens en ten slotte de scheepsjongen die matroos wordt op hetzelfde schip waardoor de bemanning weer voltallig is zonder scheepsjongen. Hier treden weinig verschilpunten op naargelang de thuishaven van de vaartuigen. Alleen dient vermeld dat te Nieuwpoort het verloop van de scheepsjongens en de ongunstige situatie van het bedrijf zeer frekwent worden vermeld en zelfs van meer belang zijn dan de bovenaangehaalde motieven. De ongunstige situatie van het bedrijf geldt ook als belangrijkste beweegreden bij de schepen van minder dan 30 BT. Bij deze vaartuigen, evenals bij de schepen van 70 tot 120 BT, wordt het verloop van de scheepsjongens eveneens sterk beklemtoond.

Tot de ondergeschikte motieven, die slechts sporadisch worden vermeld, behoren een brede waaier van beweegredenen. Deze motieven, die de reders doen afschrikken om scheepsjongens aan boord te nemen, zijn in hoge mate terug te brengen tot familiale omstandigheden, hoge financiële lasten voor de reders en de gevaren van de zeevisserij.

In tabel 12 wordt het motief "bezwaren van de bemanning" nader onderzocht. De vrees om loonderving te lijden blijkt de enige reden te zijn die de bemanning een weigerachtige houding doet aannemen tegenover het aanmonsteren van scheepsjongens. Van de 38 vermeldingen zijn er trouwens 36 die betrekking hebben op de loonderving.

Samenvattend kan gezegd worden dat de redenen waarvan de betrokken reders thans geen scheepsjongens aan boord nemen in de helft van de gevallen bij de reders ligt die ofwel verklaren geen scheepsjongens te kunnen aantrekken, ofwel terugdeinzen als gevolg van de ongunstige situatie van hun bedrijf, ofwel op hun vaartuig niet over de nodige akkommodatie beschikken. In één vierde van de gevallen bij de bemanning die afkerig staat tegenover het aanmonsteren van scheepsjongens, dit uit vrees om loonverlies te lijden.

C. De reders die nog nooit scheepsjongens aan boord hebben gehad

Circa één vijfde van de enquêtegroep had op het ogenblik van het onderzoek nog nooit een scheepsjongen in dienst gehad (56 reders). Van deze geënquêteerden gaan er 23 te Oostende van wal, 8 te Nieuwpoort en 25 te Zeebrugge. Het aandeel van de reders die nog nooit scheepsjongens hebben aangemonsterd loopt derhalve op van 18 % te Nieuwpoort tot 26 % te Oostende.

Opnieuw treden drie motieven sterk op de voorgrond; namelijk het verzet van de bemanning, het vaartuig dat volledig bemand is zonder scheepsjongen en het onvoldoende aanbod van scheepsjongens. Verder is ook de onvoldoende akkommodatie van de vaartuigen van enig belang (cfr. tabel 9). Het verzet van de bemanning, dat uitsluitend wordt veroorzaakt door de vrees voor loonderving, wordt zeer sterk aangehaald door de Zeebrugse reders. Deze reders geven ook vrij frekvent op dat de bemanning voltallig is zonder scheepsjongen.

De ondervraagden die te Oostende aanleggen vermelden daarentegen voornamelijk het onvoldoende aanbod van scheepsjongens en het feit dat het schip volledig bemand is zonder scheepsjongen. Voor de reders uit Nieuwpoort tenslotte blijkt het onvoldoende aanbod van scheepsjongens het doorslaggevende motief te zijn.

De uitsplitsing naar tonnenmaat toont aan dat het verzet van de bemanning vooral geldt bij de kustvaartuigen (30 à 70 BT) en bij de middenslagschepen (70 à 120 BT). Op de schepen van 30 tot 70 BT wordt ook het feit dat de bemanning voltallig is zonder scheepsjongen en de onvoldoende akkommodatie van de vaartuigen dikwijls als beweegreden opgegeven. Bij de garnaalschepen tenslotte (minder dan 30 BT) zijn het onvoldoende aanbod van scheepsjongen en de voltallige bemanning zonder scheepsjongen de twee belangrijkste argumenten.

Bij het overlopen van de diverse motiveringen, blijkt dat de oorzaak van niet-aanmonstering van een scheepsjongen in twee derden van de gevallen ligt bij de reders die ofwel menen geen scheepsjongen te kunnen vinden, ofwel geen scheepsjongen kunnen aanmonsteren daar hun vaartuig volledig bemand is. In één derde van de gevallen dient de reden gezocht bij de bemanning die zich, uit vrees voor loondering, verzet tegen het aanmonsteren van een scheepsjongen.

Gezien de motivering "onvoldoende aanbod van scheepsjongen" door de drie categorieën van reders vrij frekwent wordt aangehaald, werd aan de reders die in de jongste 3 jaar geregeld een scheepsjongen aan boord hadden, gevraagd of het aantrekken van scheepsjongen momenteel gemakkelijker of moeilijker verloopt dan vroeger het geval was (1) (cfr. tabel 4). De helft van de in aanmerking komende reders is van oordeel dat het aanmonsteren van scheepsjongen thans gemakkelijker is dan vroeger. Deze houding is evenwel zeer verschillend naargelang de thuishaven

van de vaartuigen. De reders uit Nieuwpoort beweren eensgezind dat het aanmonsteren thans gemakkelijker is dan vroeger, terwijl de ondervraagden die te Zeebrugge aanleggen, daarentegen menen dat het aantrekken van scheepsjongens thans moeilijker of even moeilijk is als vroeger. Bij de Oostendse reders tenslotte zijn de meningen zeer uiteenlopend.

Hierop aansluitend werd aan dezelfde reders ook gevraagd of de toestand is gewijzigd sinds de invoering van het Fonds voor Scheepsjongens (cfr. tabel 4). De helft van de reders is van oordeel dat het aanbod van scheepsjongens niet werd gewijzigd door de invoering van het Fonds voor Scheepsjongens. Slechts 21 reders menen dat het Fonds terzake wel effectief van invloed is geweest. Hiervan is de twee derden van mening dat het aanbod van scheepsjongens is toegenomen sinds de invoering van het Fonds, dit vooral wegens de hogere verdiensten voor de scheepsjongens, terwijl één derde van de betrokken reders oordeelt dat het thans moeilijker is om scheepsjongens te vinden daar de vraag naar scheepsjongens is toegenomen als gevolg van de invoering van het Fonds.

(1) Enkel de reders die thans en ook regelmatig in het verleden scheepsjongens in dienst hebben gehad, kunnen deze vraag objectief beantwoorden.

HOOFDSTUK II : DE MOTIEVEN WAAROM DE REDERS IN DE TOEKOMST AL OF NIET SCHEEPSJONGENS ZOULDEN AANMONSTEREN

In vorig hoofdstuk werd een analyse gemaakt van de motieven die de reders in het verleden weerhielden om een scheepsjongen aan boord te nemen. Thans zal gepoogd worden de toekomstige houding van de enquêtegroep ten aanzien van het bemanningsprobleem te onderzoeken. Hierbij zullen de reders opnieuw in drie categorieën worden ingedeeld; namelijk zij die thans en ook in het verleden regelmatig scheepsjongens in dienst hadden; zij die vroeger nog scheepsjongens hebben aangemonsterd, doch thans geen jongen aan boord hebben en de reders die nog nooit scheepsjongens hebben aangemonsterd.

A. De reders die thans en ook in het verleden regelmatig scheepsjongens in dienst hadden

Aan deze reders werd gevraagd of zij een nieuwe scheepsjongen zouden aanmonsteren ingeval de huidige jongen het schip zou verlaten (cfr. tabel 5). De betrokken reders antwoordden praktisch eensgezind positief (67 op 70 ondervraagden). Hiervoor werden voornamelijk twee beweegredenen aangehaald; namelijk het feit dat een scheepsjongen goede diensten kan bewijzen tijdens de vaart en ook dat de reder wil bijdragen aan de opleiding van de scheepsjongens, terwijl de ondervraagden uit Zeebrugge en uit Oostende vooral gemotiveerd worden door het feit dat zij aan boord goed een scheepsjongen kunnen gebruiken.

B. De reders die vroeger nog een scheepsjongen aan boord hebben gehad, doch thans niet meer

Tot deze groep behoren de reders die beweren vroeger regelmatig of zelden scheepsjongens aan boord te hebben gehad (respektievelijk 55 en 53 reders). Van deze reders schepen er 41 te Oostende in, 11 te Nieuwpoort en 56 te Zeebrugge.

Op de vraag of het in hun bedoeling ligt in de toekomst opnieuw scheepsjongens aan te monstern, waren de drie vierden van de ondervraagde reders bevestigend (cfr. tabel 8). Alleen de reders uit Zeebrugge waren iets minder positief; circa 60 % van deze ondervraagden wenste in de toekomst weer scheepsjongens aan boord te nemen. Uitgesplitst naar tonneemaat van de vaartuigen blijkt duidelijk dat de kleinere garnaalvisser (minder dan 30 BT) het minst geneigd zijn om nog scheepsjongens in dienst te nemen. Nagenoeg 40 % van deze reders wenst immers verder zonder scheepsjongen te varen. De ongunstige situatie van het bedrijf en de vrees voor moeilijkheden met de bemanning kwamen hiervoor als belangrijkste argumenten uit de bus. De beduchtheid voor verzet van de bemanning kwam ook duidelijk tot uiting bij de reders die op middenslagschepen (70 à 120 BT) varen. Globaal beschouwd, werden beide hierboven vermelde argumenten het meest aangehaald om het besluit van de reders, in de toekomst geen scheepsjongens meer aan te monstern, te rechtvaardigen. Verder werd ook soms vermeld dat de bemanning voltallig is zonder scheepsjongen, dit vooral op de schepen van 30 tot 70 BT.

C. De reders die nog nooit scheepsjongens hebben aangemonsterd

Deze reders werden eveneens verzocht hun visie mede te delen betreffende het toekomstig aanmonstern van scheepsjongens. In totaal gaat het hier om 56 reders waarvan er 23 te Oostende thuishoren, 8 te Nieuwpoort en 25 te Zeebrugge.

Zestig procent van de reders die nog nooit scheepsjongens aan boord hebben gehad, zijn van plan in de toekomst wel een scheepsjongen aan te monsteren (cfr. tabel 10). De grote meerderheid van de betrokken reders verklaarde dat de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens aan de basis ligt van deze beslissing. Als belangrijkste beweegreden om in de toekomst toch scheepsjongens aan te werven, werd immers aangehaald dat het Fonds voor Scheepsjongens gunstiger voorwaarden voor aanmonstering heeft geschapen (23 vermeldingen), dat het Fonds ook een groter aanbod van scheepsjongens heeft veroorzaakt (6 vermeldingen) en dat de betrokken reders willen meehelpen aan de opleiding van scheepsjongens (6 vermeldingen). Inzake de motiveringen voor deze beslissing blijken er geen significante verschilpunten op te treden naargelang de thuishaven, noch naargelang de bruto-tonnemaat van de vaartuigen.

De beslissing om in de toekomst toch scheepsjongens aan boord te nemen is evenwel sterk gediversifieerd naargelang de thuishaven van de vaartuigen. Inderdaad, waar de reders uit Oostende en Nieuwpoort een vrij eensgezinde positieve houding aannamen, was dit geenszins het geval voor de betrokken Zeebrugse reders. Slechts 40 % van de reders uit Zeebrugge is van plan om in de toekomst toch scheepsjongens aan boord te nemen, terwijl 60 % liever geen scheepsjongens aanmonstert. Hiervoor werden een ganse reeks van motiveringen opgegeven waarvan de meest aangehaalde betrekking hebben op het feit dat het schip volledig bemand is zonder scheepsjongen en op het feit dat de opleiding van scheepsjongens niet rendabel is. Ook de reders uit Oostende, die negatief staan tegenover het aanmonsteren van scheepsjongens (7 reders), haalden hiervoor aan dat de bemanning voltallig is zonder scheepsjongen en dat hun vaartuig niet is uitgerust om een scheepsjongen in overtal aan te monsteren.

Uitgesplitst naar bruto-tonnemaat van de vaartuigen, stelt men de minst positieve houding vast bij de schepen van 30 tot 70 BT. Circa de helft van deze reders staan afkeurig tegenover het aanmonsteren van een scheepsjongen. De opgegeven motieven liggen volledig in de lijn van de hierboven vermelde beweegredenen : bemanning voltallig zonder scheepsjongen, onvoldoende akkomodatie op het schip en opleiding is niet rendabel.

Als konklusie moge vooropgesteld worden dat de reders een vrij gunstige houding aannemen tegenover het toekomstig aanmonsteren van scheepsjongens. Van de 234 reders aan wie gevraagd werd hun visie weer te geven omtrent het aanmonsteren van scheepsjongens in de toekomst, ware er 177 (of 76 %) die wensen scheepsjongens aan boord te nemen, 47 (of 20 %) die liever geen scheepsjongens aanmonsteren en 10 reders (of 4 %) die hun mening niet uitdrukten. Wanneer men deze verhouding stelt tegenover het aantal reders die op het ogenblik van de enquête een scheepsjongen aan boord hadden (35 % van de enquêtegroep), dan bemerkt men een duidelijke gunstige kentering (1). De motieven die aan de basis van deze positieve houding liggen hebben grosso modo betrekking op het feit dat de reders goed een scheepsjongen kunnen gebruiken, op het feit dat de reders willen bijdragen tot de opleiding van de scheepsjongens en op de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens. Door de reders die liever geen scheepsjongens aanmonsteren, werden voornamelijk de ongunstige situatie van het bedrijf, de moeilijkheden met de bemanning en het feit dat de bemanning voltallig is zonder scheepsjongen als beweegredenen aangehaald (2).

-
- (1) Uiteraard waren er reders die op het ogenblik van de enquête wegens toevallige redenen geen scheepsjongens aan boord hadden. Deze reders dienen teruggevonden in de kategorie "thans geen scheepsjongens in dienst, doch in het verleden regelmatig scheepsjongens aan boord".
 - (2) Dit laatste motief is vrij dubbelzinnig en kan enerzijds betekenen dat de reder geen behoefte heeft aan een scheepsjongen in overtal, doch anderzijds dat het vaartuig niet is uitgerust om een scheepsjongen in overtal aan te monsteren.

HOOFDSTUK III : DE HOUDING VAN DE REDERS TEGENOVER HET FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

In het voorafgaande werd het bemanningsprobleem in een ruimer perspectief gesitueerd. Het Fonds voor Scheepsjongens - als recentste overheidsingreep terzake - kwam hierbij uiteraard meerdere malen aan de orde. Thans wordt de aandacht evenwel toegespitst op het Fonds voor Scheepsjongens, en wordt onderzocht welk standpunt de ondervraagde reders innemen ten aanzien van deze recente poging tot oplossing van het bemanningsprobleem.

Circa de drie vierden van de ondervraagde reders vinden de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens een goede maatregel (cfr. tabel 11). Deze houding wordt gestaafd door een vijftal zeer frekwent aangehaalde motiveringen; namelijk sociale verbetering voor de scheepsjongen, op langere termijn oplossing voor het bemanningsprobleem, rechtvaardige verdeling van de opleidingslast onder alle reders, verhoogde aantrekkingskracht van het beroep en verhoogd aanbod van scheepsjongens. Deze motieven worden in nagenoeg dezelfde mate aangehaald door de ondervraagden uit de onderscheiden vissershavens en door de reders van de diverse grootteklassen van vaartuigen.

De houding van de geënquêteerden is evenwel niet onverdeeld naargelang de thuishaven van de vaartuigen. Inderdaad, waar circa 90 % van de reders uit Oostende en Nieuwpoort het Fonds voor Scheepsjongens gunstig gestemd zijn, is dit slechts voor 55 % van de Zeebrugse reders het geval. Daarentegen keuren 37 % van de ondervraagden uit Zeebrugge het Fonds voor Scheepsjongens af (1). Om deze negatieve houding te argumenteren geven de betrokken reders een hele reeks motieven op, waarvan de meest aangehaalde betrekking hebben op het feit dat het Fonds financieel ongunstig is voor de scheepsjongens en op het feit dat de bijdrage van de reders in het Fonds te hoog is.

(1) Verder zijn er zeven reders uit Zeebrugge die geen mening uitdrukken alsook twee ongeldige antwoorden.

De houding van de reders ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens wijkt niet significant af naargelang de bruto-tonnemaat van de vaartuigen. Men stelt alleen vast dat de ondervraagden op schepen van 120 tot 400 BT in hogere mate een positieve houding aannemen ten aanzien van het Fonds dan de doorsneereders. Het aantal ondervraagden uit deze grootteklasse is echter te beperkt om de afwijking significant te kunnen noemen.

Als slotsom treedt naar voren dat het Fonds voor Scheepsjongens over het algemeen vrij gunstig door de reders wordt onthaald, doch dat het Fonds niet onverdeeld gunstig wordt aanvaard door de reders uit de diverse vissershavens. De reders uit Zeebrugge staan immers significant minder positief tegenover het Fonds dan de ondervraagden uit Oostende of uit Nieuwpoort.

DEEL II : DE HOUDING VAN DE SCHEEPSJONGENS TEN AANZIEN VAN HET
BEMANNINGSPROBLEEM IN DE ZEEVISSERIJ

Gelijktijdig met het onderzoek bij de reders, werd door het Ministerie van Landbouw eveneens een exhaustieve mondelinge enquête bij de scheepsjongens van de Belgische Zeevisserijvloot op touw gezet. Deze enquête had tot doel; primo de motieven te achterhalen waarom de scheepsjongens het zeevisserijberoep hebben gekozen, en secundo na te gaan of de scheepsjongens al dan niet gemakkelijk een vaartuig kunnen vinden.

Tegelijkertijd werden de enquêteurs verzocht enkele randaspekten te noteren, welke van belang kunnen zijn om het bemanningsprobleem in de zeevisserij in een ruimer perspectief te situeren. Onderhavig gedeelte is dan ook in drie hoofdstukken onderverdeeld, waarin achtereenvolgens zal gepoogd worden, de hierboven aangehaalde doelstellingen te realiseren.

De vragenlijst bestond uit twee delen. Het eerste gedeelte was bestemd voor de scheepsjongens die op het ogenblik van het onderzoek hetzij aangemonsterd waren, hetzij wegens een toevallige reden niet waren aangemonsterd. Het tweede gedeelte daarentegen diende ingevuld door de gewezen scheepsjongens die de zeevisserij hebben verlaten.

In totaal werden 136 scheepsjongens ondervraagd. Hier- van schepen er 45 te Oostende in, 32 te Nieuwpoort en 59 te Zeebrugge.

Alvorens het onderzoek aan te vatten, is het aangewezen de aandacht te vestigen op enkele algemene kenmerken van de enquêtegroep :

- op 5 ondervraagden na, zijn alle scheepsjongens van de Belgische zeevisserijvloot woonachtig aan de Belgische Kust. Over het algemeen monstereerden de scheepsjongens aan in de vissershaven die het dichtst bij hun woonplaats is gelegen. Op het ogenblik van de enquête waren er evenwel 9 scheepsjongens die aan de Westkust wonen en die verkozen te Oostende aan te monstere (cfr. tabel I).

- De leeftijdsklasse van 17 jaar vormt de modale groep, met 44 % van het aantal ondervraagden. Verder had 32 % van de enquêtegroep de leeftijd van 16 jaar bereikt en 23 % de leeftijd van 15 jaar. Opmerkelijk is dat de gemiddelde leeftijd van de scheepsjongens die te Nieuwpoort aanmonsteren lager is dan de doorsnee-leeftijd van de enquêtegroep. De scheepsjongens die te Oostende aan boord gaan, bezitten daarentegen een hogere gemiddelde leeftijd dan de doorsneewaarde (cfr. tabel II).
- Op het ogenblik van het onderzoek waren 85 % van de scheepsjongens aangemonsterd. Eén derde van de aangemonsterde scheepsjongens was pas sinds 16 augustus op zee. Verder was 8 % van de ondervraagden om toevallige redenen niet aangemonsterd, terwijl 7 % niet meer wenste aan te monstereen. Het aantal ondervraagden dat voor de eerste maal aangemonsterd was, lag verhoudingsgewijze het hoogst te Nieuwpoort (18 scheepsjongens of 57 %) (cfr. tabel III).

HOOFDSTUK I : DE MOTIEVEN DIE DE SCHEEPSJONGENS ERTOE AANZETTEN
HET ZEEVISSERIJBEROEP TE KIEZEN

Dit motivatie-onderzoek zal in de ruimst mogelijke zin worden opgevat. Er zal immers niet enkel onderzocht worden waarom de ondervraagden zich als scheepsjongen hebben laten aanmonstren, doch ook of, en om welke redenen de ondervraagde scheepsjongens hun verdere beroepsloopbaan op zee willen doorbrengen. Als tegenpool zal ook worden nagegaan waarom bepaalde gewezen scheepsjongens de zee hebben verlaten, en welke houding deze innemen tegenover het zeevisserijberoep.

De belangstelling voor de zee blijkt voor de ondervraagde scheepsjongens veruit de belangrijkste beweegredenen te zijn om het zeevisserijberoep te kiezen (54 % van het aantal vermeldingen) (cfr. tabel IV). Dit motief werd door niet minder dan 90 % van de ondervraagden aangehaald, hetzij als hoofdargument hetzij als nevensgeschikte beweegreden. Verder werden ook de familiale omstandigheden en het hoog inkomen in de zeevisserij vrij frequent als doorslaggevende argumenten vermeld (respektievelijk 28 % en 15 % van het aantal vermeldingen).

In tabel V wordt het motief "hoger inkomen" nader gespecificeerd. Met dit motief wordt praktisch steeds bedoeld dat het inkomen in de zeevisserij gemiddeld hoger is dan in andere beroepen. Een vijftal scheepsjongens vermeldde echter dat dit hoger inkomen door het Fonds voor Scheepsjongens wordt veroorzaakt.

Met enkele zijdelingse vragen werden de opgegeven motieven op hun oprechtheid gecontroleerd (cfr. tabel VI). Grosso modo kan gezegd worden dat de scheepsjongens hun mening vrij oprecht uitdrukten (1).

Uit deze tabel kan ook worden afgeleid dat 9 ondervraagde scheepsjongens liever een ander beroep hadden gekozen, doch wegens familiale omstandigheden of wegens een secundaire belangstelling voor de zee, toch in de zeevisserij zijn terechtgekomen.

(1) Er zijn evenwel zes scheepsjongens die de belangstelling voor de zee als hoofdargument opgaven, maar toch de voorkeur aan een ander beroep zouden gegeven hebben; wat erop wijst dat de belangstelling van deze ondervraagden niet onverdeeld naar de zee gaat.

Men mag evenwel verwachten dat enkele van deze scheepsjongens na korte tijd de zeevisserij zullen verlaten.

Vijftien geënquêteerden hebben, vooraleer het zeevisserijberoep te kiezen, eerst ander werk gezocht. Sommigen zijn daar ook in geslaagd, doch hebben na korte tijd hun vroegere arbeidsplaats de rug toegekeerd om scheepsjongens te worden. In twee derden van de gevallen heeft de belangstelling voor de zee deze ondervraagden ertoe gedreven zich als scheepsjongens te laten aanmonsteren.

Alvorens het vissersberoep te kiezen, hebben 20 geënquêteerde scheepsjongens eerst in andere economische sectoren gewerkt. Van deze 20 scheepsjongens was de overgrote meerderheid in de plaatselijke industrie werkzaam (17 ondervraagden). De overigen waren beroepsactief in de handelsbedrijvigheid aan de Kust (cfr. tabel VII). In de helft van de gevallen hebben de betrokken ondervraagden hun vroegere arbeidsplaats verlaten uit belangstelling voor het zeevisserijberoep. Ook het hoger loon in de zeevisserij en het feit dat de vroegere arbeidsplaats hun niet bevredigde, werden door deze scheepsjongens soms als beweegredenen aangehaald om hun keuze te rechtvaardigen.

Alhoewel blijkt dat sommige scheepsjongens de zeevisserij niet als een levensroeping beschouwen en een beroep aan wal boven het zeemansleven zouden verkiezen (circa 10 % van de ondervraagden), toch heeft de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens hun beslissing niet beïnvloed. Slechts één ondervraagde, die geen werk aan land heeft gevonden, beweert effectief door het Fonds gestimuleerd te zijn om het beroep van scheepsjongens te kiezen.

Als keerzijde van de medaille werd aan de gewezen scheepsjongens, die niet meer wensen aan te monsteren, gevraagd waarom zij de zeevisserij hebben verlaten (cfr. tabel XV). Gezien slechts 9 dergelijke scheepsjongens werden ondervraagd, kunnen de opgegeven motieven geenszins representatief worden genoemd. De beweegredenen die het meest krekwent worden aangehaald, hebben betrekking op het feit dat het inkomen weinig interessant is, dat het zeemansleven totaal

anders is dan verwacht en dat de levenswijze weinig aantrekkelijk is (elk 4 vermeldingen). De twee laatste motieven wijzen erop dat de betrokken scheepsjongens slechts een korte tijd op zee zijn geweest en na enkele onaangename ervaringen het zeemansleven vaarwel hebben gezegd. Inderdaad, uit tabel XIV blijkt dat 4 ondervraagden na minder dan 1 maand de zeevisserij hebben verlaten, terwijl 7 scheepsjongens minder dan 6 maanden op zee geweest zijn.

Hierbij aansluitend werd ook gepeild of de betrokken scheepsjongens enige kennis hebben van het Fonds voor Scheepsjongens (cfr. tabel XVI). Zes betrokkenen blijken het Fonds voor Scheepsjongens en zijn huidige toepassing te kennen. Voor één onder hen zou het Fonds zelfs een voldoende stimulans zijn om terug op zee te gaan. De vijf overige scheepsjongens die het Fonds blijken te kennen, zouden zich door het stabiele inkomen als gevolg van het Fonds, niet laten verleiden om terug het vissersberoep te kiezen.

In de enquête werd de houding van de scheepsjongens tegenover het zeevisserijberoep eveneens in de toekomst geprojecteerd. Hiertoe werd aan de scheepsjongens die op het ogenblik van het onderzoek ofwel aangemonsterd waren, ofwel wegens toevallige redenen niet waren aangemonsterd, gevraagd of en waarom zij het vissersberoep wensden te blijven uitoefenen (cfr. tabel IX). De betrokken scheepsjongens antwoordden eensgezind positief (126 op 127 ondervraagden). Deze algemene positieve houding werd gestaafd door drie zeer frequent aangehaalde motiveringen; namelijk het interessant beroep (87 vermeldingen), het hoog inkomen (79 vermeldingen) en de toekomstmogelijkheden in de zeevisserij (70 vermeldingen). Verder werd ook vrij regelmatig aangehaald dat de zeevisserij een aantrekkelijke levenswijze biedt en dat de ondervraagden wegens familiale omstandigheden het vissersberoep wensden te blijven uitoefenen. Gezien de eensgezinde houding van de ondervraagde scheepsjongens, treden geen significante verschillen op - noch in het antwoord, noch in de motivering - naargelang het aanmonsteringskantoor van de scheepsjongens.

Het besluit van dit hoofdstuk wezen dat de toekomst van de zeevisserij vrij hoopvol is. Inderdaad, bij het onderzoek naar de motieven waarom de ondervraagde scheepsjongens het zeevisserij-

beroep hebben verkozen, werd het element "belangstelling voor de zee" veruit het meest frekwent aangehaald. Dit motief werd ondersteund door twee stabiele ondergeschikte beweegredenen; namelijk het hoog inkomen in de zeevisserij en familiale omstandigheden. Daarenboven wensen alle betrokken scheepsjongens het vissersberoep te blijven uitoefenen. Bij de verantwoording hiervoor komen opnieuw dezelfde stabiele motieven op het voorplan; namelijk interessant beroep, hoog inkomen en toekomstmogelijkheden. Op grond van deze argumentatie kan, ons inziens, besloten worden dat de overgrote meerderheid van de betrokken scheepsjongens als vrij stabiele arbeidskrachten kunnen beschouwd worden.

HOOFDSTUK II : HET OORDEEL VAN DE SCHEEPSJONGENS OVER HET BEMANNINGSPROBLEEM IN DE ZEEVISSERIJ

Gezien de gemiddelde leeftijd en het scholingsniveau van de enquêtegroep, was het onmogelijk het bemanningsprobleem in een ruim kader te situeren. Het oordeel van de scheepsjongens ten aanzien van het rekruteringsprobleem in de zeevisserij werd dan ook vrij eng geïnterpreteerd en bleef beperkt tot de vraag of zij al of niet gemakkelijk een vaartuig hebben kunnen vinden en tot een korte motivering van hun antwoord.

Uiteraard is de situatie enigszins verschillend wanneer de scheepsjongens slechts éénmaal zijn aangemonsterd, dan wanneer zij reeds meerdere reizen achter de rug hebben. Daarom hebben wij de enquêtegroep volgens dit criterium in twee subgroepen gesplitst.

De scheepsjongens die voorheen nog nooit werden aangemonsterd, oordelen eensgezind dat zij gemakkelijk een vaartuig hebben gevonden (37 op 40 ondervraagden) (cfr. tabel XI). De redenen voor deze vlotte aanmonstering liggen volgens de ondervraagden hetzij bij de school die voor vaart zorgde, hetzij bij familieleden die de scheepsjongens in de vaart hebben gebracht. Deze redenen zijn evenwel sterk gevarieerd naargelang het aanmonsteringskantoor. Zo doen de scheepsjongens die te Nieuwpoort en te Oostende aanmonsteren, voornamelijk beroep op de school om in de vaart te geraken, terwijl de ondervraagden uit Zeebrugge zich hoofdzakelijk op familieleden beroepen om aangemonsterd te geraken.

Het feit dat de school in meerdere gevallen als kontaktorgaan tussen reder en scheepsjongen optreedt, is zeker aanbevelenswaardig. Op deze wijze kan de school een stevige band tussen de verschillende vissersgeneraties leggen en kan zij ook de plaats zijn waar de vissers met verschillende beroepservaring met elkaar in kontakt treden en hun bevindingen aan elkaar uitwisselen. Het opvolgen van de oudleerlingen en het optreden als kontaktorgaan tussen de verschillende vissersgeneraties is een belangrijke opdracht voor de visserijscholen en vooral voor de leerkrachten uit deze

scholen. Vanuit deze optiek zou het ook interessant zijn indien de school voor vakantiejobs in de zeevisserij kon zorgen. Op deze wijze zouden de leerlingen beter geïnitieerd worden in het zee-mansleven en zouden ook de reders en de oudere vissers meer begrip kunnen opbrengen voor de problemen van de jongeren.

De scheepsjongens die op het ogenblik van het onderzoek reeds meerdere malen werden aangemonsterd, zijn meer verscheiden in hun beoordeling (cfr. tabel XII). De helft van deze ondervraagden meent dat men thans even gemakkelijk (of even moeilijk) een vaartuig vindt als vroeger. Van de scheepsjongens die te Nieuwpoort en te Zeebrugge van wal gaan, is zelfs de twee derden de mening toegedaan dat de toestand ongewijzigd is. Daarentegen deelt slechts 30 % van de geënquêteerden uit Oostende deze mening, terwijl de helft van de ondervraagden er oordeelt dat men thans beter een schip vindt dan vroeger het geval was. De redenen die zij hiervoor aanhalen zijn evenwel weinig relevant (cfr. tabel XIII). Vijf scheepsjongens menen dat het Fonds voor Scheepsjongens hier een rol speelt. Dit oordeel wordt echter door geen enkele ondervraagde uit Nieuwpoort of uit Zeebrugge gedeeld. In totaal is één vierde van de ondervraagden van mening dat het aanmonsteren thans vlotter verloopt dan vroeger. Naast het Fonds voor Scheepsjongens, wordt ook vijfmaal opgegeven dat familie-omstandigheden oorzakelijk zijn voor het gemakkelijk aanmonsteren. Verder zijn 12 ondervraagde scheepsjongens van oordeel dat het aanmonsteren thans moeilijker is. Als belangrijkste reden wordt hiervoor aangehaald dat de reders voorrang geven aan de scheepsjongens die het meest ervaring bezitten.

Als slotsom kan vooropgesteld worden dat de scheepsjongens over het algemeen vrij gemakkelijk aan vaart geraken. De ondervraagden die op het ogenblik van het onderzoek slechts éénmaal waren aangemonsterd, zijn immers eensgezind van oordeel dat zij gemakkelijk een schip hebben kunnen vinden. Van de scheepsjongens die voorheen reeds aanmonsterden, oordeelt de helft dat er geen wijziging is opgetreden, terwijl één vierde de mening is toegedaan dat men thans zelfs gemakkelijker een schip vindt. Zoals hoger aangehaald, verdient het aanbeveling dat de school zoveel mogelijk het contact tussen reders en scheepsjongens vergemakkelijkt en op deze wijze bijdraagt om de naschoolse vorming van de oudleerlingen te verhogen.

HOOFDSTUK III : DIVERSE ASPEKTEN DIE VAN INVLOED KUNNEN ZIJN OP HET BEMANNINGSPROBLEEM IN DE ZEEVISSERIJ

In de enquête werden ook enkele vragen gesteld welke niet direkt betrekking hebben op het bemanningsprobleem in de zeevisserij, maar die als randaspecten rond het probleem, toch nuttige informatie kunnen verschaffen. Daarnaast werden de enquêteurs ook verzocht bepaalde indrukken te noteren die eveneens van belang kunnen zijn om het bemanningsprobleem in een ruimer perspectief te situeren. Gezien dit hoofdstuk vooral gebaseerd is op enquêtevragen die minder expliciet werden gesteld, of op indrukken welke door de enquêteurs achteraan op het formulier werden genoteerd, is het normaal dat het aantal ongeldige antwoorden vrij hoog oploopt en derhalve de validiteit van het onderzoek in het gedrang kunnen brengen. De bedoeling van dit hoofdstuk bestaat er dan ook enkel in zekere tendenzen op te sporen die van belang kunnen zijn om het bemanningsprobleem op een adekwate wijze te kunnen aanpakken.

In onderhavig hoofdstuk zullen drie aspecten worden belicht, namelijk :

- de mobiliteit van de scheepsjongens;
- de professionele herkomst van de scheepsjongens;
- de houding van de scheepsjongens tegenover het Fonds voor Scheepsjongens.

A. De mobiliteit van de Scheepsjongens

Om dit aspect te onderzoeken werd aan de scheepsjongens gevraagd of zij op om het even welk schip zouden aanmonsteren en of zij zouden aanmonsteren ongeacht de thuishaven van het vaartuig (cfr. tabel VIII). Circa 60 % van de scheepsjongens, die een valabel antwoord gaven, zouden op ieder vaartuig willen aanmonsteren. Door de scheepsjongens, die daarentegen een geringe mobiliteit van vaartuig vertonen, werd voornamelijk opgegeven dat zij alleen dicht bij huis of alleen op het schip van hun vader (of van een familielid) zouden aanmonsteren. Naargelang de thuishaven van de vaartuigen vertonen de scheepsjongens nog een geringere mobiliteitsgraad. Slechts 40 % van de scheepsjongens zou immers geen bezwaar

maken tegen het feit dat het vaartuig in een verder afgelegen haven van wal gaat. Door de overigen wordt praktisch steeds aangehaald dat zij alleen wensen aan te monstereën in de haven die het dichtst bij de woonplaats is gelegen.

Opvallend is verder dat de scheepsjongens uit Oostende een grotere mobiliteit vertonen dan de ondervraagden die te Zeebrugge of te Nieuwpoort aanmonstereën. Inderdaad, respektievelijk 66 % en 57 % van de ondervraagden die te Oostende van wal gaan, zouden geen bezwaar maken tegen het aanmonstereën op om het even welk vaartuig, noch tegen het aanmonstereën in een verder afgelegen vissershaven. Misschien kan de grotere mobiliteitsgraad van de Oostendse scheepsjongens verklaard worden door de centrale ligging van deze vissershaven.

Als konklusie kan men vooropstellen dat de scheepsjongens over het algemeen een vrij geringe mobiliteit vertonen. Dit kan evenwel belangrijke gevolgen hebben op het beleid ter oplossing van het bemanningsprobleem. Deze beperkte mobiliteit kan immers een integrale aanpak van de problemen bemoeilijken. Daarentegen is ook een afzonderlijke aanpak in de verschillende vissershavens als principe niet aan te raden.

B. De professionele herkomst van de scheepsjongens

Op het ogenblik van het onderzoek waren 40 ondervraagde scheepsjongens pas sinds korte tijd in het zeevisserijbedrijf werkzaam. Van deze scheepsjongens zijn er 34 die voorheen school liepen in een visserijschool, terwijl 6 ondervraagden reeds in de plaatselijke industrie hadden gewerkt (cfr. tabel X). Opvallend is dat geen enkele scheepsjongen afkomstig is uit een technische school of uit de lagere school. De ondervraagden die voor hun aanmonstering reeds beroepsaktief waren geweest, hebben allen in de industriële of semi-industriële sektor gewerkt. Zij zijn afkomstig uit diverse branches.

Van de scheepsjongens die daarentegen reeds meerdere zeereizen achter de rug hebben (87 ondervraagden), zijn er 63 rechtstreeks van de school naar het zeevisserijbedrijf gegaan. Verwacht mag worden dat de overgrote meerderheid van deze scheepsjongens in een visserijschool hebben gestudeerd. Verder zijn elf ondervraagden in de plaatselijke industrie werkzaam geweest terwijl drie scheepsjongens hebben gewerkt in de handelsbedrijvigheid aan de kust. Drie scheepsjongens die te Zeebrugge aanmonsteren, hebben voorheen in de glasfabriek gewerkt. De overige zijn in zeer diverse branches werkzaam geweest.

Samenvattend kan gezegd worden dat 85 % van de rekruten in de zeevisserij rechtstreeks van de schoolbanken komen. Deze scheepsjongens hebben praktisch allen enkele jaren onderricht in een zeevisserijschool gevolgd. De overige rekruten hebben enkel lager onderwijs genoten en zijn gemiddeld circa twee jaar als handlanger in de plaatselijke industrie werkzaam geweest. Van deze laatste groep scheepsjongens mag verwacht worden dat zij ongeschoolde functies in het zeevisserijbedrijf zullen vervullen.

C. De houding van de scheepsjongens ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens

Alhoewel in het onderzoek niet expliciet om de houding van de geënquêteerden tegenover het Fonds voor Scheepsjongens werd gevraagd, toch werd gepoogd een idee te verkrijgen omtrent het standpunt dat de scheepsjongens ten aanzien van het Fonds innemen (cfr. tabel XVII). Vooraf dient vermeld dat het aantal ongeldige antwoorden terzake zeer groot is (circa 50 %). Globaal beschouwd kan voorgegesteld worden dat de drie vierden van de scheepsjongens die een valabel antwoord gaven, het Fonds in principe gunstig gestemd zijn. Circa 30 % van de scheepsjongens verklaren zich onvoorwaardelijk pro het Fonds, terwijl nagenoeg de helft van de ondervraagden het Fonds principieel goedkeuren, doch menen dat zekere aanpassingen noodzakelijk zijn om de werking ervan te versoepelen. Tenslotte spreken 17 ondervraagden zich onvoorwaardelijk tegen het Fonds uit. Opvallend is dat de grote meerderheid van deze scheepsjongens te Zeebrugge aanmonsteren.

In tabel XVIII wordt een inventaris opgemaakt van de suggesties voor verbetering van het Fonds, die door de onder-vraagde scheepsjongens werden voorgesteld. De helft van de suggesties hebben betrekking op het feit dat de bijdrage van het Fonds ontoereikend is als vergoeding voor de scheepsjongens. Deze suggestie kan zeker waardevol zijn, doch is naar onze mening niet aanvaardbaar wanneer de scheepsjongens in overtal werken, daar zij dan een te zware last voor de reder zouden betekenen. Wanneer de scheepsjongens evenwel produktief worden, is een bijkomend procent op de besomming aangewezen.

Verder wordt ook om een vlottere betaling van de Fondsgelden verzocht en om een controle van de Staat op het beheer van de gelden. Gezien in de Raad van Beheer van het Fonds een vertegenwoordiger van het Ministerie van Landbouw en een vertegenwoordiger van de provincie West-Vlaanderen zetelen, is ons inziens aan dit laatste verzoek voldaan. Dat de uitbetaling van de Fondsgelden op een vlotte wijze moet geschieden is evident.

Tenslotte is het opmerkelijk dat 9 scheepsjongens voorstellen om de Fondsgelden tot op een zekere leeftijd vast te zetten. Dat wijst erop dat het vroegere premiestelsel, waarbij 50 Fr per zeedag op een spaarboekje werd geplaatst, door meerdere scheepsjongens gunstig werd onthaald. Daarenboven stimuleert een dergelijk systeem de spaarzaamheid van de scheepsjongens. Misschien zou het aangewezen zijn een gedeelte van de Fondsbijdrage (50 Fr of 75 Fr) direkt uit te betalen. In de enquête bij de reders werd eveneens regelmatig door de ondervraagden aangedrongen opdat een gedeelte van het loon van de scheepsjongens op een spaarboekje zou geplaatst worden (cfr. tabel 14, reders). Niet minder dan 13 reders zijn zelfs voorstander om het volledige loon van de scheepsjongens op een spaarboekje te zetten (wat uiteraard onmogelijk is), terwijl 8 reders verkiezen een gedeelte van het loon vast te zetten. Over de wijze van betaling zou een bijkomend onderzoek moeten ingesteld worden bij de scheepsjongens en bij hun ouders. In principe is het vastzetten van een gedeelte van het loon van de scheepsjongens aan te raden, daar deze handelwijze de spaarzaamheid van de jongens in de hand werkt en tevens mogelijke misbruiken vanwege de ouders kan indijken.

BESLUIT

Deze bijdrage had tot doel de omvang en de ernst van het bemanningsprobleem in de zeevisserij te schetsen, alsook na te gaan in welke mate de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens een oplossing voor dit probleem kan bieden. De problematiek werd vanuit twee gezichtspunten benaderd : namelijk het gezichtspunt van de reders en dit van de scheepsjongens. Om beide benaderingswijzen toe te laten, werd door het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, tegelijkertijd bij de twee belangengroepen een enquête op touw gezet. Gezien de spoed waarmee het onderzoek diende verricht te worden, was het onmogelijk de enquêtes kwalitatief volledig uit te werken, dit zowel wat betreft het enquêteformulier, als wat betreft de opleiding van de enquêteurs. Derhalve mogen de enquêteresultaten geenszins als absoluut worden beschouwd. Toch menen wij in dit onderzoek meerdere tendenzen te kunnen waarnemen, die het beleid in de zeevisserij in bepaalde richtingen kunnen oriënteren. Volgende tendenzen dringen zich alvast op :

1. Op basis van dit motivatie-onderzoek kan verondersteld worden dat het rekruteren van jonge arbeidskrachten geen onoverkomelijke problemen voor de zeevisserij stelt. De motieven die het meest worden aangehaald door de reders die niet gemakkelijk scheepsjongens aan boord nemen, hebben betrekking op het feit dat de bemanning zich verzet tegen het aanmonsteren van scheepsjongens en op het feit dat de reders menen niet gemakkelijk een scheepsjongen te kunnen aantrekken. De eerste beweegreden wordt tenietgedaan met het invoeren van het Fonds voor Scheepsjongens. Door het Fonds voor Scheepsjongens wordt immers vermeden dat de bemanning loonderving lijdt bij aanmonstering van een scheepsjongen. Wat het tweede motief betreft, zou inderdaad moeten gestreefd worden naar een zekere coördinatie tussen vraag naar/en aanbod van scheepsjongens, zodat een optimale benutting van het beschikbaar arbeidspotentieel kan bekomen worden. Verder nemen de reders over het algemeen een vrij gunstige houding aan tegenover het toekomstig aanmonsteren van scheepsjongens. De grote meerderheid van de ondervraagde reders wensen in de toekomst immers een scheepsjongen in dienst te nemen, dit omdat zij best een scheepsjongen aan boord kunnen gebruiken en omdat

zij willen bijdragen aan de opleiding van de scheepsjongens. Tenslotte dient vermeld dat circa 90 % van de ondervraagde scheepsjongens het vissersberoep hebben verkozen als gevolg van een primaire of secundaire belangstelling voor de zee, en dat alle betrokken scheepsjongens van plan zijn het vissersberoep te blijven uitoefenen.

2. Ons inziens dient het eigenlijke rekruteringsprobleem gezocht in het actualiseren van het mogelijk potentieel aanbod van scheepsjongens. De reders zouden immers in voldoende mate bereid worden gevonden om scheepsjongens aan boord te nemen. De problemen situeren zich evenwel langs de aanbodzijde. De bevestiging hiervan wordt trouwens gevonden in het feit dat de scheepsjongens, die op het ogenblik van het onderzoek slechts éénmaal hadden aangemonsterd, éénsgezind beweren dat zij gemakkelijk een schip hebben kunnen vinden, terwijl de scheepsjongens, die reeds meerdere malen gevaren hadden, van oordeel zijn dat zij thans even gemakkelijk (respektievelijk even moeilijk) of zelfs gemakkelijker dan vroeger een schip kunnen vinden. Derhalve zou er moeten gestreefd worden naar een optimale benutting van het potentiële aanbod; dit wil zeggen dat de jongeren die een belangstelling voor de zee in zich voelen, moeten kunnen bereikt worden en de kans moeten krijgen om het zeevisserijberoep te kiezen. Daartoe zou het ons inziens aangewezen zijn om aan de kust een goed georganiseerde propaganda-actie te voeren, waarbij de klemtoon wordt gelegd op het feit dat de zeevisserij iets te bieden heeft aan de jongeren die zich ervoor interesseren.

3. Het Fonds voor Scheepsjongens wordt door de grote meerderheid van de ondervraagde reders en scheepsjongens gunstig onthaald. De instelling van het Fonds bracht, ons inziens, een flinke sociale verbetering voor de scheepsjongens met zich mee, gezien het in hoge mate weet te voorkomen dat de scheepsjongens worden misbruikt. Het blijft evenwel een vraag of het Fonds een adekwate oplossing voor het bemanningsprobleem in de zeevisserij kan bieden. Uit het onderzoek blijkt dat de reders meer geloof hechten aan het Fonds, als oplossing voor het bemanningsprobleem, dan de scheepsjongens. Op grond van de enquête bij de scheepsjongens, kan verondersteld worden dat het Fonds tot nog toe slechts weinig scheepsjongens tot de zeevisserij heeft kunnen aantrekken. Daartegenover zijn 85 reders van oordeel

dat het Fonds op langere termijn een oplossing voor het bemanningsprobleem zal bieden. Uiteraard was het Fonds op het ogenblik van het onderzoek nog niet lang genoeg in werking om op dit punt reeds besluiten te kunnen trekken. Feit is echter dat de stijging van het aantal scheepsjongens gedurende de periode september-december 1971 niet uitsluitend door het Fonds werd veroorzaakt.

4. Het is opvallend dat de houding van de reders en van de scheepsjongens ten opzichte van het Fonds vrij gedifferentieerd was in de verschillende vissershavens; vooral de minder gunstige houding van de ondervraagden uit Zeebrugge was betekenisvol. Daarenboven blijken de scheepsjongens over het algemeen een zeer geringe geografische mobiliteit te vertonen. Deze beide factoren zijn niet van aard om het beleid ter oplossing van het bemanningsprobleem te vereenvoudigen.

SUGGESTIES

Op grond van de recente studie over het bemanningsprobleem in de Belgische zeevisserij, menen wij volgende suggesties te mogen maken. Wij verkiezen deze suggesties in een afzonderlijke nota voor te stellen.

1. Deel I, hoofdstuk I

De twee belangrijkste motieven waarom bepaalde reders niet gemakkelijk een scheepsjongen aan boord nemen, dragen een vrij structureel karakter en zouden, ons inziens, door een gepast overheidsingrijpen in hoge mate kunnen vermeden worden. Het is immers normaal dat de bemanning zeer weigerachtig staat tegenover het aanmonsteren van een scheepsjongen, wanneer deze een gedeelte van hun procent afneemt en in feite toch weinig produktieve arbeid verricht. Om dit te voorkomen zou het aangewezen zijn een systeem uit te werken waarbij de bemanning in geen geval loonverlies zou lijden door de aanmonstering van een scheepsjongen, zeker wanneer deze scheepsjongen in overtal werkt. Wanneer de scheepsjongen een matroos vervangt is het logisch dat hij een rechtvaardig deel ontvangt van het procent dat voor de bemanning is bestemd, doch wanneer hij in overtal werkt zou de reder geen bijkomstig procent aan de scheepsjongen mogen uitbetalen. Volgens deze gedachtengang zou het aangewezen zijn het Fonds voor Scheepsjongens te differentiëren door bv. gedurende de eerste 200 zeedagen de scheepsjongen te verplichten in overtal te varen. Zo zou de reder buiten het Fonds, aan de scheepsjongen geen bijkomend procent (in mindering van het loon van de overige bemanningsleden) moeten uitbetalen. Deze periode zou dan kunnen beschouwd worden als een leerlingenkontrakt dat de scheepsjongen aangaat met de rederscentrale. Na 200 zeedagen zou dit leerlingenkontrakt kunnen uitgebreid worden tot een beperkt arbeidskontrakt, in deze zin dat de scheepsjongen, buiten de bijdrage aan het Fonds, een bijkomend procent van de besomming ontvangt wanneer hij een matroos vervangt, doch enkel de bijdrage van het Fonds geniet wanneer hij nog verder in overtal vaart. Dit bijkomend procent van de besomming zou op deze wijze moeten bepaald worden dat het nooit een bepaald bedrag (bvb. 300 fr per zeedag) overschrijdt, dit om afgunst en ongezonde konkurrentiedrang tussen de scheepsjongens onderling te voorkomen. Wanneer een scheepsjongen een matroos vervangt zou hij derhalve een hoger loon genieten, doch zou hij ook een veel hogere arbeidsprestatie moeten leveren.

Ook het onvoldoende aanbod van scheepsjongens zou mogelijks voor een gedeelte kunnen vermeden worden door een betere koördinatie van vraag en aanbod tot stand te brengen. Om dit doel te bereiken zou het misschien aangewezen zijn om in de schoot van de rederscentrale een soort "werkbeurs" tot stand te brengen waar reders en scheepsjongens elkaar kunnen ontmoeten. Iedere aanmonstering van een scheepsjongen zou in dat geval over de rederscentrale moeten geschieden. Deze werkwijze zou ook de werking van het Fonds vereenvoudigen daar de rederscentrale direkt zou weten welke scheepsjongens aangemonsterd zijn en hoeveel zeedagen deze scheepsjongens op hun aktief hebben, daar waar deze inlichtingen thans over het Waterschoutsambt dienen bekomen te worden. Op deze wijze zou een grotere centralisatie en een meer akurate werking van het Fonds tot stand kunnen gebracht worden.

2. Deel II, hoofdstuk III, punt A

Gezien de scheepsjongens over het algemeen een zeer geringe mobiliteit vertonen, wordt het beleid tot oplossing van het bemanningsprobleem ten zeerste bemoeilijkt. Deze beperkte mobiliteit belemmert immers een integrale aanpak van de problemen. In principe zou het probleem in de drie vissershavens afzonderlijk kunnen aangepakt worden, wat automatisch zou leiden tot afwijkende tegemoetkomingen in de verschillende havens. Dat zou op zijn beurt moeilijkheden veroorzaken daar een bepaalde vissershaven zich benadeeld zou voelen. Mogelijk zou de overheid inspanningen kunnen doen om de mobiliteit van de scheepsjongens te verhogen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren door te bepalen dat de scheepsjongens, alvorens het statuut van matroos te kunnen verkrijgen, minstens op vier verschillende schepen moeten gevaren hebben (bvb. gedurende minstens 50 zeedagen per schip), en dit in minstens twee verschillende vissershavens (bvb. gedurende minstens 100 zeedagen per haven). Uiteraard zou dit tal van administratieve beslommingen veroorzaken.

23 april 1972

ENQUETE OVER HET BEMANNINGSPROBLEEM

Formulier "Reders"

Thuishaven van uw vaartuig : Nieuwpoort - Oostende - Zeebrugge

B.T. :

P.K. :

Machinebediening rechtstreeks van op de brug ? Ja / Neen

A. Hebt U thans scheepsjongen(s) in dienst ? Ja / Neen

Zo ja, sinds wanneer aangemonsterd ? (maand en jaar vermelden)

Zo neen, hebt U vroeger scheepsjongen(s) in dienst gehad ? :
nooit / zelden / regelmatig

I. Alleen voor de reders die thans een scheepsjongen of scheepsjongens in dienst hebben :

Hebt U tijdens de jongste drie jaren geregeld een scheepsjongen of scheepsjongens aan boord gehad ? Ja / Neen

Zo neen, waarom was dit vroeger niet het geval ?

- te grote concurrentie bij het aantrekken van een scheepsjongen (onvoldoende aanbod)
- financiële bezwaren
- bezwaren van de bemanning : a) inzake loon
b) andere redenen (omschrijven) :
- andere redenen (omschrijven) :

ZO ja, wat is dan uw mening over het volgende :

- is het aantrekken van een scheepsjongen thans :
- moeilijker - gemakkelijker - geen wijziging - geen mening
- is de toestand gewijzigd sedert de invoering van het Fonds voor Scheepsjongens ? Ja / Neen . Waarom ?
- indien uw scheepsjongen(s) afmonstert (afmonsteren), zoudt U een ander (andere) zoeken ? Ja / Neen. Waarom ?

II. Alleen voor de reders die vroeger een scheepsjongen aan boord hadden doch thans niet meer :

1. Wanneer had U voor het laatst een scheepsjongen aan boord ? (maand en jaar vermelden)

2. Waarom hebt U er thans geen aan boord ?

- algemeen ongunstige situatie van het bedrijf ;
- te grote concurrentie bij het aantrekken van scheepsjongens (onvoldoende aanbod) ;
- jongen is bij een andere reder in dienst gegaan (eventueel jaar + maand vermelden)
- prestatie van scheepsjongens is onvoldoende
- geeft aanleiding tot moeilijkheden met bemanning : a) inzake loon
b) andere redenen (omschrijven)
- andere redenen (omschrijven)

..//..

3. Ligt het in uw bedoeling in de toekomst weer een scheepsjongen aan te monsteren ? Ja/Neen

Zo neen, waarom niet ?

- algemeen ongunstige situatie van het bedrijf ;
- geeft aanleiding tot moeilijkheden met de bemanning ;
- andere redenen (omschrijven)
- andere invloeden (omschrijven)

III. Alleen voor de reders die nog nooit een scheepsjongen in dienst hebben gehad:

1. Waarom hebt U nooit een scheepsjongen of scheepsjongens gehad ?

- te grote concurrentie bij het aantrekken van scheepsjongens (steeds onvoldoende aanbod)
- verzet van de bemanning : a) omwille van loon
b) andere redenen (omschrijven)
- risico's bokkenvisserij
- onvoldoende accommodatie
- andere redenen (omschrijven)

2. Ligt het in uw bedoeling in de toekomst wél een scheepsjongen aan te werven ? Ja/Neen

Zo ja, waarom ?

- gunstiger voorwaarden door instelling van Fonds voor Scheepsjongens ;
- meer aanbod ingevolge instelling van Fonds voor Scheepsjongens ;
- andere redenen (omschrijven)

Zo neen, waarom ?

B. Algemene vragen :

Vindt U de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens een goede maatregel ?
Ja / Neen

Zo ja, waarom :

- verhoogd aanbod van scheepsjongens
- verhoogde aantrekkingskracht van het beroep
- is, op langere termijn, een bijdrage voor de oplossing van het bemanningsprobleem
- sociale verbetering voor de scheepsjongen
- is een rechtvaardiger verdeling van de last voor de opleiding van de bemanning onder alle reders
- andere (omschrijven)

Zo neen, waarom niet ? (omschrijven)

C. Beoordeling ondervrager :

ENQUETE OVER HET BEMANNINGSPROBLEEM

Formulier "Scheepsjongens"

Aanmonsteringskantoor : Oostende - Zeebrugge - Nieuwpoort

Woonplaats :

Ondervraagde persoon : vader - moeder - scheepsjongen - andere

Geboortedatum van de scheepsjongen :

I. Alleen voor scheepsjongens die :

- a. thans aangemonsterd zijn ;
- b. om één of andere toevallige reden thans niet aangemonsterd zijn :

1. Waarom zijt U scheepsjongen geworden ?
 - steeds belangstelling voor gehad
 - familie-omstandigheden (o.a. traditie)
 - geen ander werk gevonden
 - als scheepsjongen hoger inkomen dan in vroeger beroep
 - als scheepsjongen hoger inkomen dan in andere beroepen :
 - in het algemeen
 - door Fonds voor Scheepsjongens
 - andere redenen (omschrijven) :
2. Hadt U, indien mogelijk, de voorkeur gegeven aan ander werk ? Ja / Neen
3. Hebt U eerst ander werk gezocht ? Ja / Neen
4. Hebt U, alvorens aan te monstern, ander werk gehad ? Ja / Neen

Indien ja : - welk was uw vorige werkkring ?

- waarom hebt U deze verlaten ?
5. Hebt U de kans gehad ander werk te krijgen en hebt U dit niet aangenomen ?
Ja / Neen
6. Was er U ander werk beloofd, dat U niet hebt gekregen waardoor U dan maar gekozen hebt scheepsjongen te worden ? Ja / Neen

Zo ja, ziet U dat als : - tijdelijk - blijvend ?
7. Zoudt U ook scheepsjongen geworden zijn indien het huidige Fonds voor Scheepsjongens niet zou bestaan ? Ja / Neen
8. Zoudt U op om het even welk vaartuig aanmonstern, onverschillig tot welke thuishaven dit schip behoort ? Ja / Neen
9. Wenst U het vissersberoep te blijven uitoefenen ? Ja / Neen

Zo ja, waarom ? - interessant beroep - hoog inkomen - levenswijze trekt aan - familie-omstandigheden - toekomstmogelijkheden

- andere (omschrijven)

Zo neen, waarom niet ? - hard werk - onvoldoende inkomen - onstabiel inkomen - sociale omstandigheden : - uithuizigheid

- gebrek aan vrije tijd

- andere

- levenswijze trekt niet aan - andere (omschrijven)

10. Zijt U thans aangemonsterd : JA / NEEN

Indien ja, is dit voor de eerste maal ? Ja / Neen

a. zo ja, indien U thans voor het eerst zijt aangemonsterd, wat deedt U voordien ?

1. Schoolgaand : visserijschool - vakschool - ander onderwijs (omschrijven)

2. Werkzaam in het volgend beroep : (beroep omschrijven)

3. Hebt U gemakkelijk een schip kunnen vinden ? Ja / Neen

Zo ja, welke was de reden ?

Zo neen, welke was de reden ?

b. Indien U vroeger reeds als scheepsjongen hebt gevaren :

1. Hoeveel reizen hebt U gemaakt ?

2. Hoelang hebt U gevaren ? (uitgedrukt in dagen)

3. Is het tegenwoordig gemakkelijker of moeilijker om een schip te vinden ?
- gemakkelijker - moeilijker - geen wijziging

Verklaar

11. Indien U thans om één of andere reden toevallig niet aangemonsterd zijt :

1. Hoeveel reizen hebt U reeds gemaakt ?

2. Hoelang hebt U al gevaren (uitgedrukt in dagen) ?

3. Is het tegenwoordig gemakkelijker of moeilijker om een schip te vinden ?
- gemakkelijker - moeilijker - geen wijziging.

Verklaar

II. Alleen voor gewezen scheepsjongens die niet meer wensen aan te monstereen :

1. Zijt U meer dan eens op zee geweest ? Ja / Neen

Indien ja, hoeveel reizen ? - hoelang ? (dagen).

2. Wanneer zijt U voor het laatst op zee geweest ?

3. Zoudt U op om het even welk vaartuig aangemonsterd hebben : Ja / Neen

Zo neen, waarom niet ?

4. Zoudt U op om het even welk vaartuig aangemonsterd hebben, onverschillig tot welke thuishaven dit schip behoort ? Ja / Neen

5. Waarom zijt U geen scheepsjongen gebleven ?

- totaal anders dan werd verwacht - te zwaar werk - te weinig vraag naar scheepsjongens - geen interessant inkomen - ongunstige sociale omstandigheden - levenswijze is niet aantrekkelijk - was veeleer een vakantiejob - andere (omschrijven)

6. Kent U het Fonds voor Scheepsjongens en zijn huidige toepassing ? Ja/Neen.

Zo ja, is dit voor U al dan niet een voldoende stimulans om terug als scheepsjongen te gaan werken ? Ja / Neen.

Beoordeling van de ondervrager :

Tabellarium

Deel I : Tabellen enquête "Reders"

Tabel 1 : Indeling van de enquêtegroep naargelang de reders, al dan niet regelmatig één of meerdere scheepsjongen(s) aan boord hebben.

	criteria	momenteel een scheepsjongen aan boord		momenteel geen scheepsjongen aan boord			
		regelmatig	zelden	nooit	zelden	regelmatig	totaal
thuishaven	Oostende	14	9	23	24	17	87
	Nieuwpoort	26	-	8	7	4	45
	Zeebrugge	30	8	25	22	34	119
Bruto-tonnermaat	0 - 30 BT	5	3	11	18	6	43
	30-70 BT	35	4	26	13	18	96
	70-120 BT	23	5	14	17	24	83
	120-400 BT	6	5	4	5	7	27
	400 en + BT	1	-	1	-	-	2
	totaal	70	17	56	53	55	251

Tabel 2 : De periode van aanmonstering van de scheepsjongens die thans in dienst zijn bij een reder.

	criteria	vóór 1 aug. '71	na 1 aug. '71	totaal
thuishaven	Oostende	15	8	23
	Nieuwpoort	23	3	26
	Zeebrugge	29	9	38
Bruto-tonnenmaat	0-30 BT	8	-	8
	30-70 BT	28	11	39
	70-120 BT	24	4	28
	120-400 BT	6	5	11
	400 BT en +	1	-	1
	totaal	67	20	87

Tabel 3 : De motieven waarom bepaalde reders die thans één of meerdere scheepsjongens in dienst hebben, vroeger zelden scheepsjongens aanmonsterden.

motieven	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT en +	
onvoldoende aanbod	5	-	3	1	1	1	5	-	8
financiële bezwaren	5	-	1	1	1	3	1	-	6
bezwaren v.d. bemanning	4	-	5	3	3	2	1	-	9
geen behoefte aan scheepsjongens volledig bemand	-	-	1	-	-	1	-	-	1
na opleiding verlaten de jongens de zeevisserij	1	-	-	-	-	1	-	-	1

Tabel 4 : Het oordeel van de reders, die thans én ook regelmatig in het verleden scheepsjongens in dienst hebben gehad, over het aanmonsteringsprobleem van de scheepsjongens.

Omschrijving	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT +	
<u>het aantrekken van</u> <u>scheepsjongens is</u> <u>thans :</u>									
- moeilijker	3	-	11	-	9	2	3	-	14
- gemakkelijker	5	25	4	3	15	15	1	-	34
- ongewijzigd	4	-	12	1	8	5	1	1	16
- geen mening	2	1	3	1	3	1	1	-	6
totaal	14	26	30	5	35	23	6	1	70
<u>Is de toestand ge-</u> <u>wijzigd sinds de in-</u> <u>voering v.h. Fonds</u> <u>voor Scheepsjongens ?</u>									
- ja	8	5	8	2	8	7	3	1	21
- neen	4	12	18	2	20	10	2	-	34
- geen mening	2	9	4	1	7	6	1	-	15
totaal	14	26	30	5	35	23	6	1	70
<u>Indien ja : redenen =</u>									
- betere verdiensten voor jongens	3	5	2	2	5	3	-	-	10
- meer vraag naar scheepsjongens	4	-	2	-	1	1	3	1	6
- scheepsjongens worden meer aangemoedigd	1	-	2	-	2	1	-	-	3
- reder betaalt minder	-	-	1	-	-	1	-	-	1
- betere voorwaarden bij de aanmonstering	-	-	1	-	-	1	-	-	1
totaal ja :	8	5	8	2	8	7	3	1	21

Tabel 5 : De redenen waarom de reders die thans én ook regelmatig in het verleden een scheepsjongen in dienst hebben gehad, bij afmonstering van hun jongens een nieuwe (resp. geen nieuwe) scheepsjongen in dienst zouden nemen.

Zou U bij afmonstering van uw jongen een nieuwe scheepsjongen zoeken ?	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT en +	
ja	13	25	29	3	34	23	6	1	67
<u>redenen :</u>									
- Kan goed een scheepsjongen gebruiken	10	13	23	2	22	15	6	1	46
- wil bijdragen aan opleiding v.d. scheepsjongens	3	21	11	1	19	14	1	-	35
- voordeliger voor reder :	2	-	2	-	2	1	1	-	4
neen	-	-	1	-	1	-	-	-	1
<u>redenen :</u>									
- voorkeur lichtmatroos	-	-	1	-	1	-	-	-	1
- geen mening	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ongeldig	1	1	-	2	-	-	-	-	2
totaal	14	26	30	5	35	23	6	1	70

Tabel 6 : De periode waarin de reders die thans geen scheepsjongen aan boord hebben, voor het laatst een scheepsjongen in dienst hebben gehad.

criteria		na 1-8-71	tussen 1-1-71 en 1-8-71	tussen 1-1-69 en 1-1-71	tussen 1-1-65 en 1-1-69	vóór 1-1-1965	totaal
thuishaven	Oostende	9	9	5	10	8	41
	Nieuwpoort	2	1	4	1	3	11
	Zeebrugge	14	10	16	6	10	56
Bruto-tonnenmaat	0-30 BT	3	2	7	6	6	24
	30-70 BT	7	8	9	3	4	31
	70-120 BT	9	8	9	6	9	41
	120-400 BT	6	2	-	2	2	12
	400 BT en +	-	-	-	-	-	-
	totaal	25	20	25	17	21	108

Tabel 7 : De motieven waarom de reders die vroeger scheepsjongens aan boord hadden, thans geen scheepsjongens in dienst nemen.

Motieven	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30	30-70	70-120	120-400	400 en +	
ongunstige situatie v/h bedrijf	4	4	5	11	1	1	-	-	13
onvoldoende aanbod	14	4	17	6	9	12	8	-	35
jongen ging bij andere reder in dienst	4	6	14	6	6	11	1	-	24
Prestatie van scheepsjongen is onvoldoende	5	-	6	4	3	3	1	-	11
moeilijkheden met de bemanning	15	1	22	7	9	20	2	-	38
bemanning voltallig zonder scheepsjongen	3	2	7	5	5	2	-	-	12
vroegere scheepsjongen werd matroos op hetzelfde schip	2	2	6	-	2	6	2	-	10
onvoldoende accommodatie op het schip	1	-	-	1	-	-	-	-	1
scheepsjongen verkiezen op grotere schepen te werken	-	-	2	1	-	1	-	-	2
jongens zijn terug naar school	-	-	2	-	1	-	1	-	2
eigen familie op schip	1	-	2	-	2	1	-	-	3
te hoge kosten en lasten voor reder	3	-	-	1	1	1	-	-	3
in kustvisserij is scheepsjongen onnodig	1	-	-	1	-	-	-	-	1
bokkenvisserij is gevaarlijk voor scheepsj.	1	-	-	1	-	-	-	-	1

Tabel 8 : De redenen waarom de reders, die vroeger scheepsjongens in dienst hadden doch thans niet meer, in de toekomst een (geen) nieuwe scheepsjongens zouden aanmonsteren.

Ligt het in uw be- doeling in de toe- komst weer een scheeps- jongen aan te monsteren	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30	30-70	70-120	120-400	400 en +	
ja	31	10	35	13	21	31	11	-	76
neen	9	1	15	10	6	8	1	-	25
geen mening	1	-	2	1	2	-	-	-	3
ongeldig	-	-	4	-	2	2	-	-	4
totaal	41	11	56	24	31	41	12	-	108
<u>indien neen : redenen</u> ongunstige situatie v.h. bedrijf	5	1	4	6	1	2	1	-	10
moeilijkheden met be- manning	2	1	8	6	-	5	-	-	11
bemannings voltallig zonder scheepsjongen	3	-	2	1	3	1	-	-	5
na opleiding gaan jon- gens naar andere schepen	-	-	1	-	-	1	-	-	1
te weinig betaling om scheepsjongens op te nemen	1	-	2	1	1	1	-	-	3
onvoldoende akkommo- datie	-	-	1	-	1	-	-	-	1
totaal neg. redenen	11	2	18	14	6	10	1	-	31

Tabel 9 : De motieven waarom bepaalde reders nog nooit scheepsjongens in dienst hebben gehad.

Motieven	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT en +	
onvoldoende aanbod	7	4	3	4	4	4	2	-	14
verzet v.d. bemanning	3	2	13	1	9	7	1	-	18
onvoldoende akkommodatie	3	-	3	1	5	-	-	-	6
bemanning voltallig zonder scheepsjongens	8	2	6	5	9	1	1	-	16
schip is pas in vaart	2	-	-	1	-	1	-	-	2
moeilijkheden tussen scheepsjongens en reder	-	-	1	-	1	-	-	-	1
kustvisserij geen of scheepsjongen nodig	1	-	-	-	1	-	-	-	1
omvaart te lang	-	-	1	-	-	-	-	1	1
scheepsjongen rendeert niet	-	-	2	-	2	-	-	-	2
te hoge kosten voor reder	1	-	1	-	2	-	-	-	2
na opleiding gaan ze elders	1	-	-	-	-	1	-	-	1
liever geen scheepsjongens	1	-	-	-	-	1	-	-	1

Tabel 10 : De motieven waarom de reders die nog nooit scheepsjongens in dienst hebben gehad, in de toekomst wel (geen) scheepsjongens zouden aanmonsteren.

ligt het in uw bedoe- ling in de toekomst wél scheepsjongens aan te werven ?	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30	30-70	70-120	120-400	400 en +	
ja	16	8	10	7	13	11	3	-	34
<u>redenen :</u>									
gunstiger voorwaarden									
wegens Fonds	9	8	6	7	8	6	2	-	23
gebrek aan matrozen	-	-	1	-	1	-	-	-	1
groter aanbod inge- volge Fonds	3	2	1	-	1	3	2	-	6
beroep dient aangeleerd gemakkelijker werken	5	-	1	-	1	4	1	-	6
met scheepsjongens	-	-	1	-	1	-	-	-	1
indien geen nadeel voor bemanning	-	-	1	-	-	1	-	-	1
grotere akkommodatie	1	-	-	-	1	-	-	-	1
opname in overtel door familie-omstandigheden	2	-	-	-	1	1	-	-	2
<u>neen</u>	7	-	14	4	12	3	1	1	21
<u>redenen :</u>									
bemanning is voltallig	4	-	6	3	6	1	-	-	10
verzet van de bemanning	1	-	2	-	1	1	1	-	3
onvoldoende akkommodatie	3	-	1	1	3	-	-	-	4
te hoge financiële las- ten voor reder	-	-	1	-	-	1	-	-	1
opleiding is niet renda- bel	-	-	4	-	4	-	-	-	4
te lange omvaart	-	-	2	-	-	-	1	1	2
geen mening	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ongeldig	-	-	1	-	1	-	-	-	1
totaal	23	8	25	11	26	14	4	1	56

Tabel 11 : De houding v/d reders t.o.v. het Fonds voor Scheepsjongens

50. -

Vindt U het Fonds voor Scheepsjongens een goede maatregel ?	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30	30-70	70-120	120-400	400 en +	
<u>ja</u> :	77	41	66	32	67	60	24	1	184
verhoogd aanbod van scheepsjongens	28	13	18	10	20	20	8	1	59
verhoogde aantrekking v/h beroep	33	6	29	12	25	23	7	1	68
oplossing voor het bemanningsprobleem	45	7	33	9	28	31	16	1	85
sociale verbetering voor de scheepsjongens	48	8	41	15	35	29	17	1	97
rechtvaardige verdeling van opleidings- last onder alle reders	46	15	23	6	26	34	17	1	84
gewaarborgd voor scheepsjongens	-	-	1	-	1	-	-	-	1
minder kostelijk voor reder	-	-	1	-	1	-	-	-	1
<u>neen</u> :	6	3	44	7	23	21	2	-	53
bijdrage v. reders is te hoog	1	-	10	3	3	5	-	-	11
iedereen moet betalen en enkel grote schepen profiteren	1	1	6	3	4	1	-	-	8
geen scheepsjongens nodig en moeten toch betalen	-	-	1	-	1	-	-	-	1
voordelen gaan alleen naar reders	-	-	4	-	3	1	-	-	4
financieel ongunstig voor de scheeps- jongen	1	1	15	-	7	9	1	-	17
bemannig alleen profiteert	-	-	1	-	-	1	-	-	1
geen oplossing voor bemanning	1	1	3	1	1	2	1	-	5
geen aanmoediging voor jongens	1	-	-	1	-	-	-	-	1
ongezonde concurrentie tussen reders	2	-	5	-	3	4	-	-	7
geen mening	4	1	7	4	5	2	1	-	12
ongeldig	-	-	2	-	1	-	-	1	2
totaal	87	45	119	43	96	83	27	2	251

..//..

Tabel 12 : De redenen waarom de bemanning zich verzet tegen het aanmonsteren van scheepsjongens.

Redenen	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT en +	
A) <u>Reders die thans een scheepsjongen in dienst hebben :</u>									
- loon	3	-	3	2	1	2	1	-	6
- bemanning heeft liever geen scheepsjongen	1	-	2	1	2	-	-	-	3
B) <u>Reders die vroeger een scheepsjongen in dienst hadden :</u>									
- loon	14	1	21	7	9	18	2	-	36
- bemanning heeft liever geen scheepsjongen	1	-	-	-	-	1	-	-	1
- slechte prestaties v/d scheepsjongens	-	-	1	-	-	1	-	-	1
C) <u>Reders die nog nooit een scheepsjongen in dienst hebben gehad :</u>									
- loon	3	2	13	1	9	7	1	-	18

Tabel 13 : Het oordeel van de enquêteurs over het feit of de reders al dan niet een bijkomstig procent uitbetalen aan de scheepsjongens die op kosten v/h Fonds voor Scheepsjongens varen.

Omschrijving	thuishaven			Bruto-tonnenmaat					Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	0-30 BT	30-70 BT	70-120 BT	120-400 BT	400 BT en +	
uitsluitend Fonds	3	-	5	3	1	4	-	-	8
Fonds + drinkgeld	2	-	2	-	2	-	2	-	4
Fonds + % (*)	9	5	12	2	12	8	3	1	26
Fonds + % + drinkgeld	1	-	6	-	5	1	1	-	7
ongeldig (= geen antwoord)	72	40	94	38	76	70	21	1	206
totaal	87	45	119	43	96	83	27	2	251

(*) = % moet + 1 % v/d besomming zijn ; minder dan 1 % is "drinkgeld"

Tabel 14 : De voorkeur van de reders omtrent de wijze van betaling van het loon aan de scheepsjongens (naar het oordeel van de enquêteurs).

Wijze van betaling	thuishaven			Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	
volledig in specien	1	-	-	1
gedeelte op spaarboekje	5	-	3	8
volledig op spaarboekje	4	-	9	13
geen oordeel (*)	2	-	-	2
geen antwoord	75	45	107	227
totaal	87	45	119	251

(*) Hier zijn enkel deze enquêteformulieren opgenomen waarvan in de beoordeling duidelijk opgegeven is dat de betrokken reders geen standpunt innemen inzake de wijze van betaling aan de scheepsjonge.

Tabel 15 : Inventaris van de suggesties voor verbetering v/h Fonds voor Scheepsjongens, welke door de ondervraagde reders naar voren werden gebracht.

Suggesties	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
naast het Fonds zou nog een % op de besomming + drinkgeld moeten gegeven door de reders	4	-	2	6
Fonds doet een vaste storting op spaarboekje en reder keert een % uit.	-	-	7	7
Fonds onder vorm van aanmoedigingspremie + % op besomming	-	-	12	12
De toelage v/h Fonds zou moeten gegeven worden aan alle scheepsjongen onder de 18 jaar, ongeacht hun aantal zeedagen	1	-	1	2
alleen bijdrage storten indien scheepsjongen aan boord	-	-	3	3
Fonds verbindt de scheepsjongen voor een vaste termijn op het schip	1	-	6	7
verplichte betaling van de wettelijke feestdagen aan reders	-	-	1	1
controle v/d Staat voor het beheer v/h geld der bijdragen	1	-	7	8
geen toep. v.h. Fonds in de bokkennisserij	-	1	-	1
vaartperiode van 400 dagen herleiden tot 200 dagen	-	1	-	1
Fonds + gradatie in de vaartperiode	7	-	-	7
geen Fonds voor scheepsjongen in overtal	2	-	-	2
Fonds moet gelijke kansen bieden aan alle reders om scheepsjongen aan te monstern	2	-	-	2
Fonds voorbijgestreefd	6	2	12	20
controle v/h Fonds zelf, om misbruiken te vermijden	-	-	1	1

Tabellarium

Deel II : Tabellen enquête "Scheepsjongens"

Tabel I : De woonplaats van de ondervraagde scheepsjongens

Woonplaats	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
Knokke-Heist	-	-	32	32
Zeebrugge	-	-	21	21
Lissewege	-	-	2	2
Blankenberge	-	-	4	4
Oostende	32	-	-	32
Klemskerke	1	-	-	1
Oostduinkerke	2	1	-	3
Koksijde	2	2	-	4
Nieuwpoort	2	21	-	23
De Panne	2	1	-	3
Bredene	2	-	-	2
Veurne	1	-	-	1
Westende	-	5	-	5
Sint-Joris (Nieuwpoort)	-	1	-	1
Gent	-	1	-	1
onbekend	1	-	-	1
Totaal	45	32	59	136

Tabel 2 : De leeftijd van de ondervraagde scheepsjongens op 1/1/72

Leeftijd	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
15 jaar	7	9	15	31
16 jaar	13	13	17	43
17 jaar	24	10	26	60
18 jaar	1	-	1	2
Totaal	45	32	59	136

../..

Tabel 3 : Indeling van de enquêtegroep naargelang de scheepsjongens al of niet aangemonsterd zijn.

aan- mon- ste- rings- kan- toor	aangemonsterd					toeval- lig niet aange- monsterd totaal	wenst niet meer aan te monstere			
	eerste keer				niet de eerste keer		15 jaar	16 jaar	17 jaar	Totaal
	15 jaar	16 jaar	17 jaar	Totaal						
Oos- tende	1	2	4	7	29	5	-	-	4	4
Nieuw- poort	6	8	4	18	13	1	-	-	-	-
Zee- brug- ge	4	5	6	15	34	5	-	1	4	5
Totaal	11	15	14	40	76	11	-	1	8	9

Tabel 4 : De motieven waarom de ondervraagde scheepsjongens het visserijberoep hebben gekozen.

Motieven	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
belangstelling voor de zeevisserij	36	28	52	116
familieomstandigheden	16	18	26	60
geen ander werk gevonden	1	1	1	3
hoger inkomen	6	14	12	32
andere (x)	2	-	2	4

(x) omvat : toekomstmogelijkheden (1x)
aanbevelingen v. vrienden (1x)
sociale omstandigheden (1x)
vrij van legerdienst (1x)

N.B. : 1. alleen de scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en/of wegens een toevallige reden niet aangemonsterd zijn, werden hier opgenomen
2. wanneer meerdere motieven opgegeven werden, werden zij ook alle verwerkt (ongeacht rangorde v/d motieven)

Tabel 5 : Nadere analyse van het motief "hoger inkomen".

Motief "hoger inkomen"	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
hoger inkomen dan in vroeger beroep	1	-	1	2
over het algemeen hoger inkomen dan in andere beroepen	5	10	10	25
hoger inkomen in de zeevisserij door het "Fonds voor Scheepsjongens"	-	4	1	5
totaal	6	14	12	32

- N.B. : 1. alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en/of wegens een toevallige reden niet aangemonsterd zijn, werden hier opgenomen
2. wanneer het antwoord niet gespecificeerd werd, wordt het beschouwd als "hoger inkomen" in het algemeen.

Tabel 6 : Nadere analyse van de motieven die de scheepsjongens ertoe hebben gebracht het zeevisserijberoep te kiezen.

Motieven (*)	Hadt U de voorkeur gegeven aan ander werk ?			Hebt u ander werk gezocht ?			Hebt u ander werk gehad ?			Zoudt u scheepsjongen geworden zijn indien het Fonds voor Scheepsjongens niet bestond ?		
	ja	neen	ongeldig	ja	neen	ongeldig	ja	neen	ongeldig	ja	neen	ongeldig
belangstelling	6	83	1	10	79	1	13	77	-	90	-	-
familieomstandig- heden	2	27	-	2	27	-	5	24	-	29	-	-
geen ander werk gevonden	1	1	-	2	-	-	1	1	-	1	1	-
hoger inkomen	-	5	-	1	4	-	1	4	-	5	-	-
andere sociale om- standigheden	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-
totaal	9	117	1	15	111	1	20	107	-	126	1	-

(*) In deze tabel wordt enkel het hoofdmotief opgenomen.

N.B. : 1. alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en/of wegens een toevallige reden niet aangemonsterd zijn, werden hier opgenomen.

2. wanneer meerdere motieven opgegeven worden, werd enkel het hoofdmotief gecombineerd met de vragen.

Tabel 7 : De motieven waarom de scheepsjongens die reeds in andere sectoren hebben gewerkt, hun vroegere arbeidsplaats hebben verlaten om het zeevisserijberoep te kiezen.

Motieven	Vroegere werkkring				Totaal
	landbouw	industrie	handel	diensten	
belangstelling voor de zeevisserij	-	9	1	-	10
familie-omstandigheden	-	-	-	-	-
hogere loon in de zeevisserij	-	2	-	-	2
te hard werk in vroeger beroep	-	-	-	-	-
moeilijkheden met patroon en/of collega's in vroeger beroep	-	-	1	-	1
geen werk meer in vroegere arbeidsplaats	-	1	-	-	1
deed het vroeger beroep niet graag	-	3	-	-	3
vroeger beroep te ongezond	-	1	-	-	1
geen antwoord	-	1	1	-	2
totaal	-	17	3	-	20

N.B. : alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en/of wegens een toevallige reden niet aangemonsterd zijn.

Tabel 8 : De graad van mobiliteit van de scheepsjongens, naargelang de
thuishaven van het vaartuig

Omschrijving	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
<u>Zoudt u op om het even welk schip aanmonsteren ?</u>				
ja	28	9	18	55
neen	14	7	17	38
ongeldig	3	16	24	43
totaal	45	32	59	136
<u>Indien neen : waarom niet ?</u>				
- alleen op vaders schip	1	5	4	10
- alleen dicht bij huis	3	2	10	15
- alleen op grote schepen	3	-	-	3
- alleen op schepen met goede akkommodatie	1	-	1	2
- alleen samen met vrienden	-	-	1	1
- alleen op diepzeevisserij- schepen	1	-	-	1
- alleen op kustvisserij- schepen	3	-	-	3
- ongeldig	2	-	1	3
<u>Zoudt u aanmonsteren onge- acht de thuishaven van het vaartuig ?</u>				
ja	24	13	17	54
neen	18	17	42	77
ongeldig	3	2	-	5
totaal	45	32	59	136

N.B. alle scheepsjongens werden hierin opgenomen

Tabel 9 : De houding van de scheepsjongens tegenover het visserijberoep op langere termijn.

Wenst u het vissersberoep te blijven uitoefenen ?	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
ja	40	32	54	126
redenen :				
- interessant beroep	20	27	40	87
- hoog inkomen	23	29	27	79
- levenswijze trekt aan	9	2	26	37
- familie-omstandigheden	6	7	16	29
- toekomstmogelijkheden	23	28	19	70
Neen	1	-	-	1
redenen :				
- levenswijze trekt niet aan	1	-	-	1

N.B. : Alleen de scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en/of toevallig niet aangemonsterd zijn.

Tabel 10 : Het vorig beroep van de scheepsjongens die sinds 16 augustus 1971 voor het eerst zijn aangemonsterd.

thuishaven/ leeftijd	vroeger beroep	
	geen visse- rijschool	industrie
Oostende	5	2
Nieuwpoort	16	2
Zeebrugge	13	2
15 jaar	10	1
16 jaar	13	2
17 jaar	11	3
Totaal	34	6

N.B. : Alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en die voor de eerste keer werden aangemonsterd na 16 aug. 1971

Tabel 11 : De redenen waarom de ondervraagde scheepsjongens die voor het eerst aanmonsterden na 16 aug. 1971, gemakkelijk (resp. moeilijk) een schip hebben kunnen vinden

Redenen	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
1) gemakkelijk	7	17	13	37
- familie-omstandigheden	-	3	10	13
- school zorgde voor vaart	5	14	-	19
- langs kennissen om	1	-	1	2
- te weinig scheepsjongens	1	-	2	3
2) moeilijk	-	1	1	2
- te groot aanbod van scheepsjongens	-	-	1	1
- tegenstand v. reder en bemanning	-	1	-	1
3) geen antwoord	-	-	1	1
totaal	7	18	15	40

N.B. : alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en die voor de eerste keer werden aangemonsterd na 16 aug. 1971

Tabel 12 : Het oordeel van de scheepsjongens die reeds vóór 16 aug. 1971 hebben gevaren, omtrent het aanmonsteringsprobleem in de zeevisserij.

Oordeel	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
- gemakkelijker	15	3	4	22
- moeilijker	3	-	9	12
- geen wijziging	10	9	23	42
- geen oordeel	4	-	-	4
- ongeldig	2	2	3	7
totaal	34	14	39	87

N.B. : alleen scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en reeds vóór 16 aug. 1971 in de zeevisserij werkzaam waren, evenals scheepsjongens die thans om een toevallige reden niet zijn aangemonsterd.

Tabel 13 : De redenen waarom het aanmonsteren tegenwoordig gemakkelijker (resp. moeilijker) is dan vóór 16 aug. 1971.

Redenen	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
1) gemakkelijker				
- door familie-omstandigheden	-	2	3	5
- "Fonds voor scheepsjongens"	5	-	-	5
- wij hebben reeds enige ervaring	2	-	-	2
- tekort aan scheepsjongens	3	-	-	3
- ongeldig	5	1	1	7
2) moeilijker				
- schepen verkocht of vergaan	-	-	1	1
- te veel vissers t.o.v. schepen	-	-	3	3
- praktisch geen vaart meer	-	-	1	1
- oudere personen met meer ervaring krijgen voorrang	2	-	3	5
- ongeldig	1	-	1	2
3) geen antwoord + geen wijziging + geen oordeel	16	11	26	53
totaal	34	14	39	87

N.B. : alleen de scheepsjongens die thans aangemonsterd zijn en reeds vóór 16 aug. 1971 in de zeevisserij werkzaam waren, en de scheepsjongens die thans om een toevallige reden niet aangemonsterd zijn.

Tabel 14 : De scheepsjongens die niet meer wensen aan te monsteren, in functie van hun verblijfsduur op zee.

Verblijfsduur op zee	thuishaven			wanneer laatst op zee geweest ?		Totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	vóór 16/8/71	na 16/8/71	
< 1 maand	-	-	4	1	3	4
1 à 6 maanden	2	-	1	-	3	3
6 à 12 maanden	2	-	-	-	2	2
totaal	4	-	5	1	8	9

N.B. : alleen de scheepsjongens die niet meer wensen aan te monsteren.

Tabel 15 : De redenen waarom de scheepsjongens die niet meer wensen aan te monstern, het zeevisserijberoep hebben verlaten.

Redenen	aanmonsteringskantoor			Verblijfsduur op zee			totaal
	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	1 maand	1 maand - 6 maanden	6 maanden - 1 jaar	
- anders dan verwacht	1	-	3	3	1	-	4
- te zwaar werk	1	-	1	1	1	-	2
- geen interessant inkomen	1	-	3	2	1	1	4
- ongunstige sociale omstandigheden	-	-	1	1	-	-	1
- levenswijze is niet aantrekkelijk	2	-	2	2	1	1	4
- te lange omvaart	1	-	-	-	-	1	1

Tabel 16 : De vertrouwdheid van de scheepsjongens die niet meer wensen aan te monstern, met het Fonds voor Scheepsjongens, en de stimulerende werking die uitgaat van dit Fonds.

Omschrijving	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
<u>Kent U het Fonds voor Scheepsjongens ?</u>				
ja	3	-	3	6
neen	1	-	2	3
totaal	4	-	5	9
<u>Indien ja : is dit een voldoende stimulans om terug scheepsjongen te worden ?</u>				
ja	1	-	-	1
neen	2	-	3	5
totaal	3	-	3	6

Tabel 17 : De houding van de ondervraagde scheepsjongens ten opzichte van het Fonds voor scheepsjongens, naar de mening v.d. enquêteurs.

Houding	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
pro Fonds	10	6	6	22
contra Fonds	4	-	13	17
pro, mits zekere aanpassingen	10	-	24	34
ongeldig	21	26	16	63
totaal	45	32	59	136

Tabel 18 : Inventaris van de suggesties voor verbetering van het Fonds voor Scheepsjongens, welke in de loop van de enquête naar voren zijn gekomen.

suggesties	Oostende	Nieuwpoort	Zeebrugge	Totaal
Fonds + % op besomming	-	-	26	26
Vlottere betaling v/d Fonds-gelden	2	-	4	6
Fondsgelden vastzetten tot aan bepaalde ouderdom	-	-	9	9
elk schip <u>moet</u> scheepsjongens aanmonsteren	-	-	2	2
controle v/d staat op beheer v/d gelden	-	-	10	10
totaal	2	-	51	53